

BOLETÍN

DE GENTE DE MAR



FEDERACIÓN
INTERNACIONAL
DE LOS TRABAJADORES
DEL TRANSPORTE



LA GENTE DE MAR, EN EL CENTRO DE UN SECTOR MARÍTIMO ECOLÓGICO

EN ESTE NÚMERO:
CRIMINALIZACIÓN: CONOZCA SUS DERECHOS
PROTÉJASE FRENTE AL ABANDONO

SU GUÍA SEPARABLE DE 12 PÁGINAS PARA OBTENER AYUDA



2 ÍNDICE



- 4 **LOGROS BDC DE 2023**
- 5 **SECTOR MARÍTIMO MÁS ECOLÓGICO**
- 8 **VIDA EN EL MAR**
- 13 **ESTAFAS**
- 14 **ABANDONO**
- 16 **MUJERES EN EL SECTOR MARÍTIMO**
- 18 **SALUD Y BIENESTAR**
- 19 **PERFIL: CARLOS MÜLLER, CONTTMAF, BRASIL**

GUÍA SEPARABLE 12 PÁGINAS CON ASESORAMIENTO, INFORMACIÓN Y DATOS DE CONTACTO

- 20 **BDC**
- 22 **CRIMINALIZACIÓN**
- 24 **EXPO DE MANILA**
- 26 **CUERPO DE INSPECTORES/AS DE LA ITF**
- 31 **DERECHOS HUMANOS**
- 32 **FERRIS**
- 33 **FONDO DE GENTE DE MAR DE LA ITF**
- 34 **PERSONAL PORTUARIO**
- 35 **PERSONAL PESQUERO**
- 36 **SITIOS WEB Y REDES SOCIALES DE LA ITF**

Para ver la versión digital,
escanee el siguiente código:



La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) es una federación mundial de sindicatos del transporte que representa a cerca de 18,5 millones de trabajadores y trabajadoras del sector de 740 organizaciones afiliadas en 150 países, incluido casi un millón de marinos y marinas de 211 sindicatos afiliados. Está organizada en ocho secciones industriales: gente de mar, pesca, navegación interior, puertos, transporte ferroviario, transporte por carretera, aviación civil y servicios turísticos. La ITF representa a los trabajadores y las trabajadoras del transporte a escala mundial y promueve sus intereses mediante acciones de solidaridad y campañas mundiales. La ITF cuenta con 134 inspectores/as, contactos y coordinadores/as de redes que trabajan en más de 120 puertos de todo el mundo.

BOLETÍN DE GENTE DE MAR DE LA ITF N.º 38/2024

Publicado en 2024 por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), 49-60 Borough Road, Londres SE1 1DR, Reino Unido. Podrán obtenerse ejemplares adicionales del *Boletín de Gente de Mar* (publicado en alemán, árabe, birmano, chino, español, indonesio, inglés, japonés, ruso y turco) dirigiéndose a la ITF en la dirección arriba indicada. Asimismo, pueden descargarse los archivos PDF de la página web <https://www.itfseafarers.org/en/resources/materials>.

Web: www.itfseafarers.org E-mail: seafsupport@itf.org.uk Tfno.: +44 (20) 7403 2733

Imagen de portada: "Empowering Man's Resolve: Monitoring the Waves of Change for a Cooler Tomorrow" (Impulsar la determinación del hombre: controlar las olas del cambio para un mañana menos caluroso) | Galería de fotos del Fondo de Gente de Mar de la ITF (lifeatsea.co.uk)



“El *Boletín de Gente de Mar* destaca nuevas protecciones para la gente de mar abandonada e insta a actuar rápidamente de haber riesgo de abandono”.

Estimados amigos y amigas:

La gente de mar ocupa un lugar central en la transición hacia una industria marítima ecológica. El desafío para la ITF y sus sindicatos de gente de mar afiliados es cerciorarse de que se lleve a cabo una transición justa que proteja los derechos y las condiciones laborales de la gente de mar al mismo tiempo que se les brinda formación para los puestos de trabajo del futuro. El *Boletín de Gente de Mar* analiza las oportunidades que ello ofrece a los países que suministran mano de obra. Asimismo, examinamos cómo tiene que cambiar la industria.

Sabemos que en el mar ocurren a diario violaciones flagrantes de los derechos humanos. Damos a conocer dos iniciativas importantes de la ITF para garantizar que las compañías cumplan sus obligaciones morales y jurídicas respecto de los derechos de la gente de mar que forma parte de sus cadenas de suministro colaborando de forma constructiva con nosotros.

El *Boletín de Gente de Mar* destaca nuevas protecciones para la gente de mar abandonada e insta a actuar rápidamente de haber riesgo de abandono.

La gente de mar cuyos buques se ven involucrados en incidentes en el mar corre el riesgo de ser utilizada como chivo expiatorio. En el caso de que esto le ocurriera a usted, infórmese sobre cómo puede ayudarle nuestra recientemente actualizada carpeta informativa para gente de mar sobre la criminalización.

Nuestros inspectores/as y contactos trabajan denodadamente para ayudar a la gente de mar que se encuentra en problemas. En el *Boletín de Gente de Mar* figuran algunos de los casos en los que prestaron asistencia en 2023. También se presentan las nuevas incorporaciones al equipo y se ponen en primer plano casos de países con un único inspector.

En la sección separable de 12 páginas le explicamos cómo ponerse en contacto con un inspector o una inspectora de la ITF y qué ayuda puede ofrecerle, además de incluir asesoramiento sobre contratos, derechos jurídicos y cómo evitar estafas.

En 2024, los buques comerciales siguen siendo blanco de ataques en el mar Rojo. Celebramos la decisión de algunas de las principales compañías navieras de cambiar el rumbo de sus buques para evitar poner en riesgo la vida de la gente de mar. Somos conscientes de que esto podría añadir semanas al tiempo de permanencia en el mar de estos trabajadores y trabajadoras, pero es fundamental anteponer la salud y la seguridad de las tripulaciones al costo de los hidrocarburos y el transporte.

Un saludo solidario,

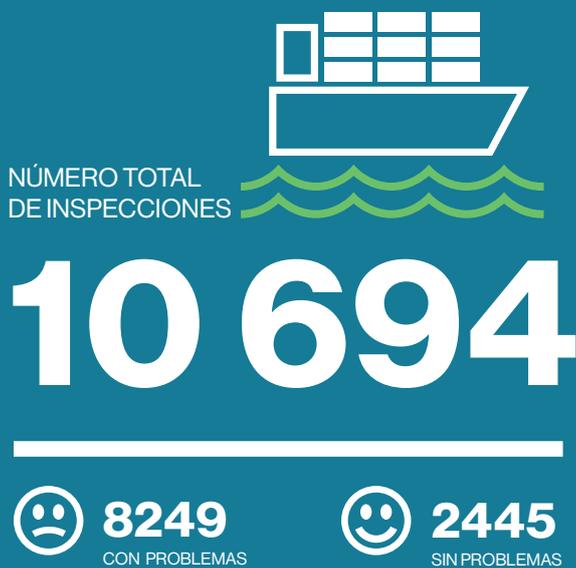
Stephen Cotton
Secretario general de la ITF

La campaña BDC de la ITF en números

A 31 de diciembre de 2023

INSPECCIONES DE LA ITF

Número total de buques inspeccionados, con y sin problemas



PRINCIPALES 5 PROBLEMAS

identificados en las inspecciones de la ITF



TOTAL DE SALARIOS RECUPERADOS



BUQUES Y GENTE DE MAR CUBIERTOS POR ACUERDOS DE LA ITF





Formar a la gente de mar ahora para lograr un sector marítimo más ecológico

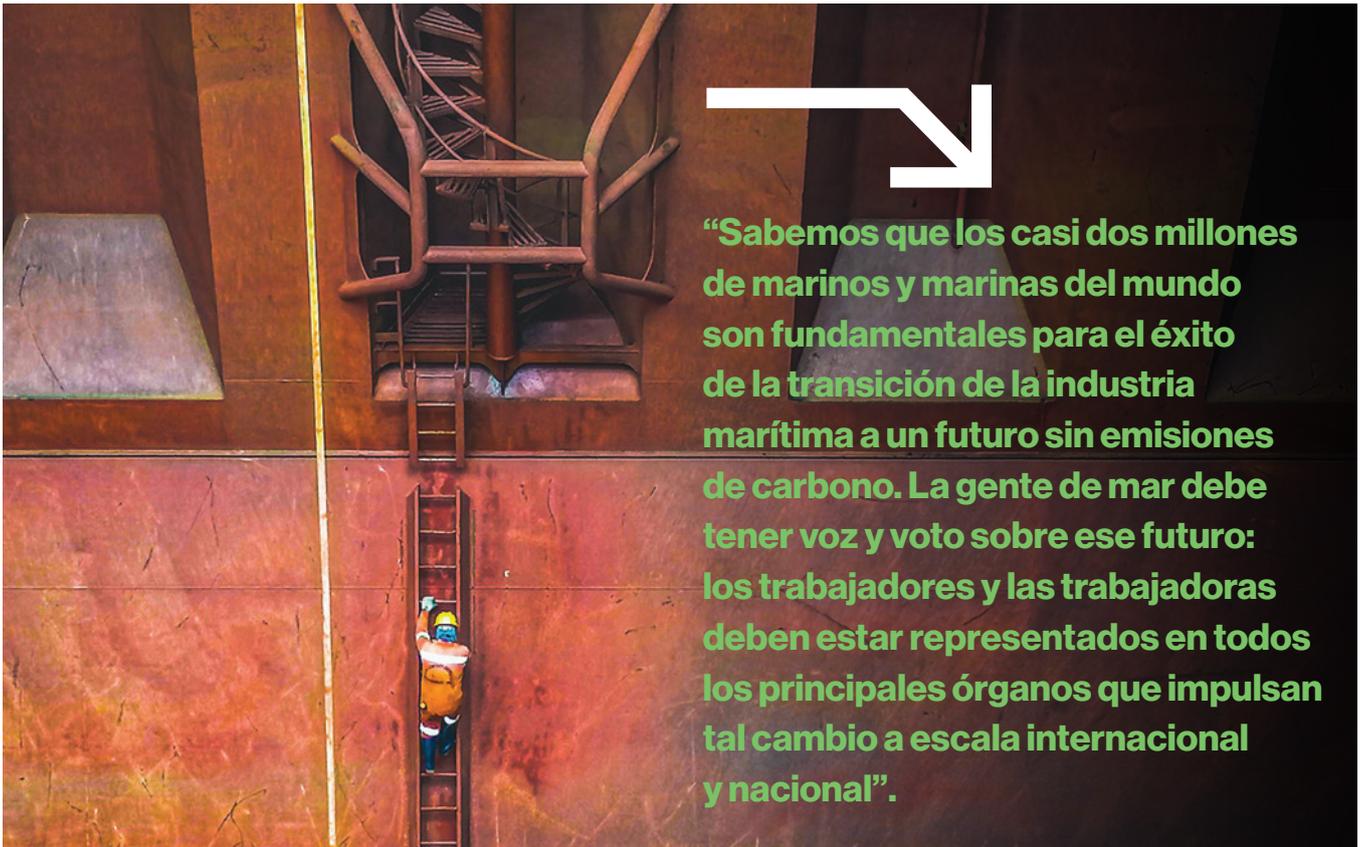
Los países que invierten pronto en brindar a la gente de mar las herramientas necesarias para ocupar puestos de trabajo en el sector marítimo más ecológico del futuro disfrutarán importantes beneficios socioeconómicos, señala **Kulsoom Jafri**, responsable de campañas de las secciones de Gente de Mar y Navegación Interior de la ITF

Hace tan solo tres años, los sindicatos, los empleadores, los Gobiernos y el sector marítimo en su conjunto trataron de encontrar soluciones a las incertidumbres que enfrentaba la gente de mar debido a la pandemia de COVID-19. Enseguida

quedó claro que, en lugar de intentar unirse, el sector marítimo había adoptado soluciones de manera aislada.

Fue una importante enseñanza. Y, ante la inminente crisis climática, no podemos permitirnos seguir fragmentados. Es fundamental que los Gobiernos, las compañías y los sindicatos de gente de mar colaboren para lograr una transición justa.

Estamos presenciando desastres ocasionados por condiciones meteorológicas extremas. Las sequías en África oriental y Centroamérica, las inundaciones en el sur de Asia, los incendios forestales en Australia — que obligan a la gente a evacuar sus hogares y hacer frente al riesgo de la pobreza y el hambre— son una prueba irrefutable de que todos tenemos la obligación moral de contribuir a un futuro sostenible.



“Sabemos que los casi dos millones de marinos y marinas del mundo son fundamentales para el éxito de la transición de la industria marítima a un futuro sin emisiones de carbono. La gente de mar debe tener voz y voto sobre ese futuro: los trabajadores y las trabajadoras deben estar representados en todos los principales órganos que impulsan tal cambio a escala internacional y nacional”.

Una transición justa para la gente de mar

El sector del transporte marítimo representa actualmente el 3 % de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero. Debe reconocer su responsabilidad en relación con el cambio climático y rendir cuentas de sus emisiones. Pero debe también asumir un papel de liderazgo como industria en proceso de descarbonización.

Sabemos que los casi dos millones de marinos y marinas del mundo son fundamentales para el éxito de la transición de la industria marítima a un futuro sin emisiones de carbono. La gente de mar debe tener voz y voto sobre ese futuro: los trabajadores y las trabajadoras deben estar representados en todos los principales órganos que impulsan tal cambio a escala internacional y nacional.

La ITF y sus sindicatos afiliados se cerciorarán de que se lleve a cabo una transición justa, de modo que las prácticas ecológicas en la industria marítima no afecten de manera negativa a la gente de mar a la que representamos.

Esto incluye avanzar hacia el uso de buques automatizados, tema candente en la Organización Marítima Internacional (OMI) en 2023. Los sindicatos tienen la oportunidad de influir en esas deliberaciones y ejercer presión a favor de la protección de la fuerza laboral a la vez que alientan el uso de tecnologías que respalden, y no reemplacen, a nuestra gente de mar.

Creemos que la gente de mar debería tener puestos de trabajo con acuerdos firmes y estables, formación y reciclaje profesional enteramente financiados sin costo alguno para los marinos y las marinas, buques en los que se pueda trabajar en condiciones seguras y un planeta seguro en el que vivir.

Necesidad de cambio en el modelo empresarial marítimo

Desde la perspectiva de la ITF, el modelo empresarial del sector marítimo debe cambiar. Somos conscientes de que esta industria afronta una transformación medioambiental enorme, y este es el momento perfecto para que las empresas incorporen el bienestar y la protección de los trabajadores y las trabajadoras en sus decisiones con respecto al empleo. Estas decisiones deben adoptarse en beneficio de la fuerza laboral, y no solo de los accionistas, los ejecutivos y las ganancias, ya que hay mucho en juego para todos los seres humanos.

En la OMI se está barajando una meta de cero emisiones para el transporte marítimo para 2050, en consonancia con el objetivo de 1,5 °C estipulado en el Acuerdo de París. Para alcanzarla, se determinó en una investigación encargada por el Grupo de Trabajo Marítimo de Transición Justa (MJTTF) que hasta 800 000 marinos y marinas podrían requerir formación adicional en el uso de nuevos combustibles para mediados de la década de 2030.

El MJTTF fue creado durante la COP26 en noviembre de 2021 por la ITF, la Cámara Naviera Internacional (ICS), el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la OMI. Ha elaborado un plan de acción de diez puntos centrado en cinco objetivos clave:

- Fortalecer las normas de formación a nivel mundial
- Aplicar un enfoque que priorice la salud y la seguridad
- Fomentar la diversidad, la equidad y la inclusión
- Impartir una formación justa
- Invertir en las aptitudes

Las normas laborales, esenciales para la transición justa

Las normas laborales revisten una importancia fundamental para la transición justa. Ahora resulta más difícil para los Gobiernos y los empleadores decir que no a las normas laborales cuando los sindicatos de gente de mar vinculan la mejora de las condiciones de trabajo y los estándares de formación con una transición justa.

Esto también es crucial para la actual revisión del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW) y el código asociado a él. La formación en descarbonización desempeña una función importante en esta revisión y cuenta con un grado significativo de aceptación por parte de todos los actores de la industria. El MJTTF está elaborando un marco de referencia para la formación en descarbonización y los materiales didácticos correspondientes, en asociación con la OMI.

La transición justa es un concepto bien establecido en la política climática. La Conferencia Internacional del Trabajo celebrada por la OIT en 2023 alcanzó unas conclusiones firmes sobre la transición justa, incluida la necesidad de la negociación colectiva y el diálogo social. Y, en julio de 2023, los sindicatos de gente de mar obtuvieron compromisos históricos con una transición justa para la fuerza laboral marítima mundial como parte de la decisión de la OMI de adoptar su estrategia revisada para la reducción de los gases de efecto invernadero.

Esta estrategia revisada es un reconocimiento histórico por parte de la OMI de que la gente de mar y sus necesidades en materia de salud y seguridad son fundamentales para lograr la descarbonización del transporte marítimo. Ello implica que la OMI deberá revisar los instrumentos y las orientaciones para la formación de la gente de mar, así como garantizar que todas las nuevas tecnologías con emisiones nulas o casi nulas sean seguras para los trabajadores y las trabajadoras marítimos y las comunidades afectadas.

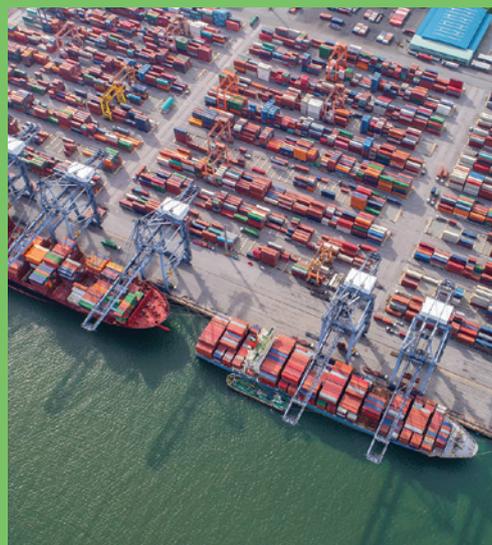
Oportunidades para los países proveedores de mano de obra marítima

A medida que aumenta la demanda mundial de gente de mar para manejar las nuevas tecnologías y los combustibles que producen emisiones bajas o nulas, tales como el hidrógeno y el amoníaco, queda muy claro que los países proveedores de mano de obra marítima que realizan una inversión temprana en la preparación de la gente de mar para puestos de trabajo en el sector naviero más ecológico del futuro tendrán beneficios socioeconómicos significativos.

Y la inversión temprana también reduciría al mínimo los riesgos y el error humano a lo largo de la cadena de suministro a la hora de realizar la transición hacia los nuevos combustibles y tecnologías.

Estas oportunidades se destacaron durante 2023 en una serie de conferencias del sector marítimo celebradas en Ghana, Kenia y Filipinas.

En las conferencias realizadas en África se informó que el continente podría consolidar su lugar como posible nueva frontera para la contratación de tripulantes del transporte naviero, proporcionando mano de obra altamente cualificada para ocupar puestos de trabajo dignos, con una remuneración justa y una mayor presencia de mujeres. En Filipinas, que forma a más gente de mar que cualquier otra nación, se señaló por su parte que la capacidad del país de orientar sus sistemas de formación hacia unas emisiones de carbono nulas o casi nulas tendrá un impacto sobre el sector marítimo mundial. ■



Visión general de las primeras iniciativas adoptadas por algunos países

Sudáfrica

El Programa Nacional de Desarrollo de Gente de Mar (NSDP), dirigido por el Instituto Marítimo Internacional de Sudáfrica (SAIMI), es un esfuerzo regional para potenciar al futuro personal de cubierta, sala de máquinas y pesquero y crear buenos puestos de trabajo. En mayo de 2023, el SAIMI y el Consejo Internacional de Empleadores Marítimos (IMEC) lanzaron un programa de formación de cadetes.

Filipinas

En enero de 2023, el presidente Marcos lanzó el Comité Consultivo Internacional sobre Asuntos Marítimos Mundiales (IACGMA), un organismo tripartito que asesorará sobre la mejor manera de garantizar la competitividad mundial de la gente de mar filipina y servirá de foro clave para preparar a la gente de mar para un futuro más ecológico.

Indonesia

El programa Skills for Prosperity (Aptitudes para la prosperidad), implementado por la OIT en Indonesia, está ayudando al país a modernizar su sistema de formación mediante colaboraciones internacionales para el intercambio de conocimientos y buenas prácticas. Este programa, que cuenta con financiación del Reino Unido, incluye la creación de un consejo consultivo sectorial para cuatro institutos politécnicos indonesios a fin de promover una cooperación más estrecha entre las instituciones educativas y la industria y permitir a los graduados avanzar claramente hacia el empleo cualificado.

Historias desde la primera línea

La inmovilización de buques rusos castiga a la gente de mar por las acciones de su Gobierno

La ITF insta a Francia a liberar dos buques de bandera rusa por el bienestar físico y psicológico de las tripulaciones, informa la inspectora de la ITF **Laure Tallonneau**

Los buques han permanecido inmovilizados desde su llegada a puertos franceses el 2 de marzo de 2022, el Vladimir Latyshev en Saint-Malo y el Victor Andryukhin en Fos-sur-Mer. El propietario registrado es JSC GTLK, en Rusia, pero la propiedad beneficiaria y la gestión corresponden a Alpha LLC, con sede en Moscú. Francia detuvo los buques en virtud de las sanciones aplicadas por la UE contra Rusia por la invasión de Ucrania.

Los cambios de tripulación se llevan a cabo de forma periódica, si bien tuve que obtener visados Schengen para cinco tripulantes de relevo varados en el aeropuerto Charles de Gaulle en marzo de 2023. Pero quedar varados en un puerto durante un contrato de seis meses no es lo que la gente de mar desea, y sus salarios rusos no les permiten hacer mucho, en particular porque no pueden retirar dinero en la zona.

En este momento, ser ruso en un país europeo no es tan fácil. Al principio, algunos marinos tenían incluso miedo de bajar a tierra. Nos preocupa el bienestar de los siete tripulantes a bordo del Vladimir Latyshev y los diez del Victor Andryukhin.



Visito periódicamente el Vladimir Latyshev para supervisar las condiciones y la moral de la gente de mar. Esto incluye cerciorarme, junto con las autoridades locales, de que el propietario Alpha LLC continúe enviando provisiones y agua, así como cargas de combustible. También verifico que se paguen los salarios.

Hasta el momento, el propietario ha cumplido sus responsabilidades con la gente de mar, pero hay incertidumbre respecto a cuánto tiempo continuará esto si la situación no se resuelve. Las sanciones de la UE conllevan el riesgo de hacer quebrar a la compañía, en cuyo caso la gente de mar quedaría abandonada. El caso se ha atascado en procedimientos judiciales innecesariamente largos. Por ello pedimos una solución diplomática que permita una salida honrosa.

Cuanto más se prolongue el caso, más se normalizará la situación de los buques, y eso eleva el riesgo de que la gente de mar quede en el olvido. ■

Once años de abandono y ocho de esclavitud

Parece increíble, pero un marino sirio ha pasado más de 11 años abandonado. **Mohamed Arrachedi**, coordinador de la red BDC de la ITF del Mundo Árabe e Irán, describe la angustiada situación como un escándalo para la industria marítima

Se trata de un caso de abandono increíble y tristemente célebre. El marino sirio Abdul Naser Saleh se incorporó al buque Al Maha (anteriormente Jeddah Palace) en 2012 como maquinista y lleva desde 2015 sin recibir su salario. A finales de diciembre de 2023 se le debían 198 600 USD. Es un caso claro de esclavitud moderna.

Saleh ha sido engañado por el armador para permanecer en su puesto mientras se han ido sucediendo los demás tripulantes. Está sumamente preocupado por su familia en Egipto y Sudán, que depende de sus ingresos, puesto que no ha podido mantenerla. No puede dormir, está cansado y no se encuentra bien ni física ni mentalmente.

Los tripulantes abandonados del Mega Speed regresan a casa tras seis meses

La tripulación del Mega Speed se encontró en circunstancias penosas tras ser abandonada. **Sandra Bernal**, coordinadora de la red BDC de la ITF de Asia-Pacífico, informa sobre los esfuerzos coordinados para prestar asistencia a la gente de mar y repatriarla



El buque de carga Mega Speed, propiedad de Sea Lion Shipping y registrado con la bandera de las Islas Marshall, navegaba por aguas del sudeste asiático cuando fue abandonado por sus propietarios. Fue detenido el 15 de julio de 2023 en Tailandia por contaminación. Su tripulación especializada — oriunda de Bangladés, la India, Malasia y Myanmar — quedó varada sin remuneración durante más de tres meses.

La tripulación, que ya lidiaba con los desafíos de la vida en el mar, enfrentaba la incertidumbre sobre su futuro, y el estrés de la situación le causaba un gran desasosiego.

En tiempos como estos, son organizaciones como la nuestra las que intervienen para apoyar a la gente de mar que se encuentra en dificultades. Con la inestimable asistencia de nuestros contactos en Tailandia, el reverendo Dave Hinay de la Misión para la Gente de Mar y nuestros afiliados del SMOU (Sindicato de Oficiales Marítimos de Singapur), la ITF adoptó medidas rápidas para atender las necesidades apremiantes de la tripulación.

El reverendo Hinay desempeñó un papel fundamental al ayudarnos a organizar los permisos de tierra de la tripulación

del Mega Speed, que pudo así pisar tierra firme, respirar aire fresco y escapar brevemente de los confines del buque. Esto supuso un merecido descanso de la terrible situación que estaban viviendo los tripulantes y les ofreció algo de consuelo en medio de la incertidumbre.

Hinay también ha estado en contacto con la tripulación y, junto con la ITF, continúa trabajando incansablemente para comunicarse con los administradores del buque y cerciorarse de que la tripulación reciba los salarios que le corresponden, de conformidad con el Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC).

En diciembre, el propietario finalmente nombró a un representante para que viajara a Tailandia y asumiera el control del buque, que hasta entonces había estado en manos de los fletadores. La tripulación recibió los salarios que se le debían y regresó a casa a salvo tras haber pasado meses abandonada en aguas tailandesas.

Lea más sobre el abandono de las tripulaciones de Sea Lion Shipping en la página 20. ■

El buque lleva en el puerto de Yeda (Arabia Saudí) desde el 15 de junio de 2022, y Saleh no ha podido desembarcar ni bajar a tierra desde entonces. En abril de 2023, cuatro nuevos marinos sirios se incorporaron al buque, elevando el total de la tripulación a cinco, y para fines de diciembre ninguno de ellos había recibido su salario.

Lo peor para Saleh es que no hay indicios de que se vaya a llegar a una solución, a pesar de los esfuerzos continuos y persistentes de la ITF por instar a quienes tienen responsabilidades para con la gente de mar en virtud de la legislación internacional a adoptar medidas urgentes.

El armador, Abalkhail Marine Navigation, ha ignorado por completo nuestros intentos de entablar una negociación seria. Tanzania, el Estado de abanderamiento, ha respondido una única vez diciendo que estaba “investigando el caso”, pero no existen pruebas de que esté haciendo algo al respecto. Y los contactos mantenidos con las autoridades marítimas de Arabia Saudí aún no han llevado a una solución.

Saleh es víctima de la impunidad y la indiferencia. Su situación es intolerable y no puede normalizarse. La industria marítima debería avergonzarse de que esta situación se haya prolongado todos estos años. La ITF continúa exigiendo que se adopten medidas urgentes para pagar los salarios correspondientes a Saleh y repatriarlo. ■

Apollo Offshore, obligado a pagar un año de salarios atrasados

Un caso que supuestamente había quedado resuelto en 2022 volvió a aparecer un año después y fue objeto de la actuación concertada de tres inspectores de la ITF, explica Andreas Husa desde Noruega

El contacto original con la tripulación del Apollo Moon se inició a partir de un correo electrónico que me envió el segundo oficial el 20 de junio de 2022. Me contó que el buque había perdido potencia de maniobra y de máquinas e iba a la deriva cerca de unas instalaciones mar adentro. No había congeladores a bordo, por lo que los alimentos de la tripulación debían almacenarse en la cubierta. Y el costo de la repatriación se deduciría de su salario.

El buque era propiedad de Apollo Offshore y había sido fletado por Shearwater, operador noruego del sector *offshore*. Por insistencia del fletador, el buque estaba cubierto por un acuerdo especial del Sindicato de Gente de Mar de Noruega.

Me puse en contacto con la autoridad local responsable de la supervisión por parte del Estado rector del puerto (PSC), y una semana más tarde realizamos una inspección conjunta del Apollo Moon en el puerto de Bergen. La autoridad se percató de que se habían realizado reparaciones importantes a la máquina principal sin que se diera aviso a la compañía de clasificación y detuvo de inmediato el buque.

Esta visita coincidió con la semana de acción de la ITF en Noruega, celebrada en Bergen, así que yo y mis colegas de Tromsø y Oslo revisamos todos los documentos.

Descubrimos que Apollo Offshore no estaba pagando los salarios de conformidad con la norma aplicable a las actividades *offshore* en el mar del Norte. Estaba pagando a la gente de mar en función de una tarifa antigua.

Shearwater debía abonar el flete a fines de junio, así que acordamos que Apollo Offshore podía pagar los salarios atrasados — que ascendían a 17 260 USD — a comienzos de julio. El 29 de junio, el Apollo Moon perdió el contrato de fletamento y fue retirado temporalmente de servicio en Londres.

Tema resuelto. O eso creí. Un año más tarde, en junio de 2023, me avisaron de que Apollo Offshore había obtenido un contrato de fletamento para el Apollo Moon con una compañía francesa. Inmediatamente me puse en contacto con mi colega Corine Archambaud en Francia, que averiguó que el fletador era SeaOwl, empresa con la que tenía una buena relación.

También descubrí que Apollo Offshore no había pagado los salarios a la gente de mar en Noruega en 2022 como se había acordado. SeaOwl no quería tener nada que ver con una compañía que practicaba la esclavitud moderna, así que exigió que el propietario pagara todos los salarios atrasados de la tripulación del Apollo Moon. Apollo Offshore finalmente accedió y transfirió el dinero — que ascendía ya a 21 310 USD — directamente a la ITF en Noruega, que a su vez realizó los pagos a la gente de mar el 20 de septiembre de 2023. ■



“No había congeladores a bordo, por lo que los alimentos de la tripulación debían almacenarse en la cubierta. Y el costo de la repatriación se deduciría de su salario”.



Luz rota en un camarote



Tomas de electricidad quemadas en la galería



Falta de detector de incendios en el comedor



Alimentos almacenados en cubierta

Los inspectores y las inspectoras siempre obtienen el permiso de la tripulación para dar a conocer sus nombres o utilizar sus imágenes públicamente, como muestra esta captura de pantalla de WhatsApp realizada por Romano Perić



Capitán liberado tras nueve meses de detención

Cuando un capitán detenido en un buque en Albania pidió ayuda a la ITF, **Romano Perić**, coordinador BDC de la federación en Croacia, viajó al país para investigar la situación y ayudar al marino. Este es su relato del caso

El petrolero Grace Felix fue detenido por las autoridades albanesas el 14 de febrero de 2023 al descubrirse que transportaba una carga de 22 500 toneladas. La carga se había embarcado supuestamente desde un buque de bandera turca en Kalamata (Grecia).

El capitán Alexey Smaznov, capitán del Grace Felix durante 12 años, fue enviado a prisión bajo sospecha de intentar pasar contrabando de hidrocarburos de origen ruso.

Los productos refinados del petróleo rusos llevan prohibidos en la UE desde el 5 de febrero de 2023. Como país candidato a la incorporación, Albania ya ha adaptado su política de sanciones a la de la UE. Desde que se introdujeran las sanciones, las aguas próximas a Kalamata se han convertido en un centro de transferencia de petróleo ruso entre buques. Basándose en los datos obtenidos por los servicios de inteligencia, la policía sospecha que la carga entregada al Grace Felix procedía originalmente de Rusia.

El 17 de octubre visité el buque y a la tripulación, hablé con el capitán y revisé los documentos. Smaznov había sido encarcelado inicialmente, pero las autoridades le permitieron regresar al buque y permanecer detenido a bordo, sin derecho a abandonar el país. Desde el comienzo, el capitán indicó a las autoridades que la última operación de carga de combustible no había sido distinta de las anteriores.

Las pruebas me llevaron a determinar que su caso era un claro ejemplo de criminalización de un marino. El propietario del buque contrató a un abogado para que representara tanto a la compañía como al capitán ante el tribunal. Se pospuso la primera audiencia. En la siguiente, celebrada el 23 de octubre, el tribunal ordenó la liberación del capitán. Finalmente, este regresó a casa el 26 de octubre.

Si el capitán no hubiera recurrido a nosotros, podría no haber sido absuelto, ya que es muy difícil para un marino luchar contra la criminalización por sí solo. La participación de la ITF y el Sindicato de Gente de Mar de Croacia en casos de criminalización también ayuda a sensibilizar sobre el problema.

Lea los consejos para la gente de mar criminalizada que figuran en la página 22. ■

Mugre e impago de salarios: las medidas de la ITF resuelven con rapidez la difícil situación de una tripulación

Luka Simić describe una inspección rutinaria de un buque que reveló las peores condiciones que ha visto en sus tres años como inspector de la ITF

Cuando subí a bordo del buque para transporte de ganado Lady Rasha en Koper (Eslovenia) el 26 de julio de 2023 y conocí a la tripulación, descubrí que ninguno de los 18 marinos sirios ni el único marino egipcio tenían un contrato de empleo. No llevaban registro alguno de las horas de trabajo y descanso, y no se les proporcionaban nóminas. Uno de los marinos tenía tan solo 16 años, aunque la edad mínima estipulada por el Estado de abanderamiento (Tanzania) es de 18. Llevaban un mes embarcados.

Quedé horrorizado al ver la zona de alojamiento de la tripulación. Las luces de los pasillos no funcionaban, así que tuve que usar la linterna de mi teléfono para ver por dónde iba. Había miles y miles de moscas por todos lados, en la comida, los camarotes y los baños, y cubriendo a la gente de mar. Las duchas y los baños comunes estaban sumamente sucios y oían mal, y el piso estaba empapado, ya que no podían cerrar bien los grifos. Había una única lavadora a bordo... que no funcionaba. El buque estaba en condiciones totalmente antihigiénicas y representaba un grave peligro para la salud de la tripulación.

Al subir a bordo conocí al representante del fletador. Me dijo que habían firmado la póliza de fletamento por tres travesías y que era probable que la prolongaran por otro año. Después de todo lo que acababa de ver, volví a hablar con él y le dije que el buque era una zona de desastre. Me pidió que se lo mostrara. Cuando vio las pésimas condiciones, informé a la compañía de que se cancelaría la póliza de fletamento y que el buque solo se fletaría por el resto de la travesía actual a fin de poder entregar la carga de ganado en pie en el destino correspondiente.

Informé inmediatamente a la autoridad responsable de la supervisión por parte del Estado rector del puerto, pero no pudieron acudir a bordo. No obstante, el agente sí subió y le pedí que comprara al menos 50 trampas para moscas y una nueva lavadora, cosa que hizo.

En respuesta a mi solicitud, la compañía envió acuerdos de empleo normalizados para todos los tripulantes, y calculé el monto que debía pagárseles, que ascendía a un total de 42 000 USD. Tanzania envió una exención para el joven marino. La compañía colocó nuevas luces LED en los pasillos, y se limpiaron y pintaron las duchas. Así que, cuando el buque zarpó al día siguiente rumbo al Líbano, toda la tripulación había recibido sus salarios y se habían mejorado las condiciones en las que vivían.

Posteriormente trabajé con la compañía en la documentación que debía proporcionar a la gente de mar. ■



La tripulación agradecida del Lady Rasha



Fuentes de asesoramiento y apoyo

Si es marino o marina y tiene un problema a bordo, escribanos a la dirección seafsupport@itf.org.uk.

Si trabaja en un buque pesquero y desea obtener asistencia, escribanos a fishsupport@itf.org.uk.

Si está en un puerto, utilice nuestra nueva lista mundial de centros de bienestar para gente de mar para averiguar si existe uno allí. Los centros para gente de mar pueden ofrecer asesoramiento, charla, servicios para ponerse en contacto con su familia y un lugar para descansar fuera del buque. Visite <https://www.itfseafarers.org/en/welfare-directory-landing>.

La ITF ha elaborado un índice de vulneraciones de los derechos de la gente de mar para identificar y enumerar las medidas adoptadas por armadores, gestores navales, Estados de abanderamiento u otras partes que niegan o violan los derechos humanos y sindicales fundamentales de la gente de mar e ignoran los convenios internacionales que rigen sus condiciones de vida y de trabajo a bordo. Puede leerse más al respecto en <https://www.itfseafarers.org/en/issues/seafarers-breach-of-rights>.

No se deje engañar por estafas de contratación

Demasiado bueno para ser cierto

La mayoría de las estafas se basan en la oferta de empleos que exigen pocas cualificaciones (o incluso ninguna) o poca formación, pero que prometen una remuneración elevada, abundantes propinas o condiciones inusualmente buenas. Si el empleo parece demasiado bueno para ser cierto, seguramente no lo es.

Solicitudes de dinero

Los estafadores suelen prometer trabajo a cambio de un soborno o pago. La solicitud de dinero normalmente llega después de que usted les haya proporcionado una copia de su pasaporte y otros documentos personales, y justo antes de que le hagan la oferta de empleo. Es probable que le prometan devolverle su dinero, pero NUNCA lo harán. NO PAGUE NADA.

Estas solicitudes fraudulentas se pueden hacer pasar por:

- el pago de honorarios de agencia o tasas de inscripción o administración;
- el pago de un examen médico o a una clínica;
- el pago de los trámites de obtención de un visado o pasaporte;
- el pago de tasas por inmigración o a un organismo gubernamental;
- el pago directamente a un banco, quizá para que usted pueda incorporarse a un buque de carga;
- el pago de boletos de avión para incorporarse a un buque.

Protéjase contra otros tipos de fraude

- Evite los sitios web que le invitan a publicar su currículo de forma gratuita. Sus datos personales se pueden utilizar para robar su identidad, especialmente si seguidamente se pone en contacto con usted un empleador falso que le pide que envíe el pasaporte y otra documentación personal.
- Ignore las ofertas de empleo no solicitadas (inesperadas) que reciba por correo electrónico, en las redes sociales o a través de aplicaciones de mensajería. Tenga especial precaución en Facebook: las principales compañías de cruceros y de carga no utilizan Facebook para contratar a gente de mar.
- Rechace el cobro de tasas para hacer circular su solicitud de empleo o currículo entre empleadores potenciales. Puede que le prometan devolverle su dinero si no consigue empleo. Es mentira.
- Consulte nuestra página de alertas sobre estafas, que se actualiza periódicamente, en www.itfshipbesure.org para ver los nombres de las personas y las compañías —así como las direcciones de correo electrónico y los sitios web falsos— que debe evitar.
- Esté alerta al uso de apartados de correo y direcciones falsas.
- Haga una búsqueda en Google con el nombre de la empresa y la palabra “estafa”, “fraude” o “advertencia”.

En resumen

Nunca debería tener que pagar por empleos marítimos. Con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo, es ilegal solicitar un pago por adelantado a cambio de empleo en buques. Si algún aspecto de una oferta de trabajo parece sospechoso, ignórela.

“Infórmese sobre las estafas y haga todo lo posible por mantenerse a salvo de los estafadores. Aparentan ofrecer buenos empleos, pero en realidad lo que les interesa es su dinero o su identidad”.

Steve Trowsdale, coordinador del Cuerpo de Inspectores/as de la ITF

Notifique cualquier estafa a la ITF

Si identifica una estafa, una dirección de correo electrónico falsa o un sitio web falso, o si simplemente desea nuestro asesoramiento, no dude en escribirnos a jobscam@itf.org.uk.

Deje que la ITF le guíe a través del proceso de contratación: visite www.itfshipbesure.org.

Los casos de abandono de gente de mar continúan aumentando vertiginosamente. El Boletín de Gente de Mar explica por qué puede esperarse que la situación se resuelva más rápidamente y cómo protegerse contra el abandono

Nuevas pautas dirigidas a resolver los casos de abandono con mayor rapidez

El marcado aumento en el número de casos de abandono registrados ha llevado a la industria marítima a adoptar nuevas orientaciones sobre cómo tratar a la gente de mar, informa **Jonathan Warring**, auxiliar jurídico superior de la ITF

En los últimos años ha habido un marcado aumento en el número de casos de abandono registrados. En 2023 se denunciaron 132 casos a la base de datos sobre incidentes de abandono de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Marítima Internacional (OMI), la cifra anual más elevada desde su creación. El récord anterior fue de 119 casos, registrados en 2022.

En respuesta a tal aumento, el Grupo de Trabajo Tripartito Mixto de la OIT y la OMI adoptó nuevas directrices sobre el trato de la gente de mar abandonada el 20 de diciembre de 2022. Estas fueron aprobadas por el Consejo de Administración de la OIT en marzo de 2023 y finalmente por el Comité Jurídico de la OMI en su 110.º periodo de sesiones.

Las directrices tienen por objeto ayudar a los Estados de abanderamiento, los Estados rectores de puertos y los Gobiernos de los países de origen de la gente de mar a resolver los casos de abandono de manera oportuna y reducir así el impacto del abandono para la tripulación.

La ITF promoverá las directrices como herramienta para resolver estos casos con rapidez y en beneficio de la gente de mar.

Las pautas pueden consultarse en [esta página](#) de la OIT.

Protéjase frente al abandono

Cuando una naviera quiebra con la tripulación a bordo, sin salario y temerosa de lo que vaya a sucederle, puede resultar difícil para la gente de mar saber dónde acudir en busca de ayuda. Siga estos consejos

En primer lugar, intente evitar el riesgo. Antes de firmar algo, verifique toda la información disponible sobre el buque. Consulte sitios web que muestren la ubicación y los destinos de los buques. Y consulte la base de datos de la OIT, en la que figura una lista de todos los buques abandonados: <https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>. (Busque por el número de la OMI en caso de que el nombre del buque haya cambiado).

Esté alerta a bordo. El impago de salarios durante semanas es una señal de advertencia de que el empleador podría estar a punto de abandonar el buque y a la tripulación. El Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC) exige que se pague a la gente de mar al menos mensualmente, por lo que, si pasa más de un mes sin recibir la totalidad de su salario, esto constituye una contravención del MLC.

Actúe rápido. Si cree que corre el riesgo de ser víctima de abandono, **NO SE DEMORE** en quejarse o podría salir perdiendo desde el punto de vista económico. Contacte con el propietario de su buque. Si no responde, póngase en contacto con la compañía aseguradora. El seguro cubrirá hasta cuatro meses de salarios pendientes y otras prestaciones en consonancia con su acuerdo de trabajo o convenio colectivo, así como también los gastos razonables (p. ej., la repatriación, el alojamiento, las provisiones esenciales, la atención médica) desde el momento del abandono hasta el momento de la llegada a casa.

Haga la denuncia. Si no recibe ayuda del propietario o de la aseguradora, póngase en contacto con la ITF: puede hablar con nosotros de forma totalmente confidencial. Pero recuerde que no podemos ayudarlo si no se pone en contacto con nosotros. Escribanos a abandonment@itf.org.uk.

Manténgase al tanto de las protecciones para la gente de mar abandonada que figuran en las enmiendas al MLC: descargue una aplicación gratuita con las preguntas más frecuentes sobre este convenio en <https://faqmlc.ilo.org/>.

Datos sobre el abandono en 2023

EN 2023:  **132** ABANDONOS NOTIFICADOS

13 (11%) MÁS QUE EN 2022

La ITF notificó **129** de estos casos, y los **3** restantes fueron notificados por **2** Gobiernos

Los salarios impagos de los **129** casos notificados por la ITF ascienden a más de **12,1 millones de USD**

Hasta la fecha hemos recibido más de **10,9 millones de USD** de tan solo **60** de estos buques

1676 marinos y marinas a bordo de buques abandonados denunciaron la situación a la ITF

De ellos, más de **400** eran indios, la nacionalidad más abandonada



PABELLONES CON MAYOR NÚMERO DE ABANDONOS

Panamá: 23 Palaos: 12 Camerún: 11 S. Cristóbal y Nieves: 8
Desconocido: 8 Comoras: 6 Tanzania: 6 Togo: 6



¿Ha sido víctima de abandono?

- ¿Se le debe el salario de dos o más meses?
- ¿Ya no recibe alimentos, agua o combustible en cantidades suficientes o de manera periódica?
- ¿Ha excedido su contrato y el propietario del buque está ignorando su solicitud de repatriación?

Si sufre alguno de estos problemas, es probable que haya sido víctima de abandono.

Si desea obtener asistencia gratuita y confidencial, envíenos un correo electrónico a abandonment@itf.org.uk.



Eliminar la violencia en el trabajo es responsabilidad de todos

La violencia y el acoso en el trabajo afectan la capacidad de la gente de mar de obtener y mantener un empleo, y perjudica su bienestar físico y mental. Las mujeres también son objeto de violencia y acoso por motivos de género.

Helene Netland, auxiliar de las secciones de Gente de Mar y Navegación Interior de la ITF, analiza cómo las compañías, los sindicatos y la gente de mar pueden cambiar la situación

En junio de 2019, la Organización Internacional del Trabajo aprobó el Convenio 190 (C190) con el objeto de garantizar que el empleo se base en el trabajo decente y seguro. El convenio identifica el derecho de toda persona a trabajar en un entorno exento de violencia y acoso, en especial la violencia y el acoso por motivos de género. Y proporciona a las compañías navieras, los sindicatos y la gente de mar un marco de acción claro para ayudar a poner fin a estos comportamientos.

El C190 asigna a las navieras la responsabilidad de garantizar la aplicación de políticas dirigidas a eliminar todo tipo de violencia y acoso a bordo de sus buques. Asimismo, los sindicatos y la gente de mar tienen la obligación de velar por que no se produzcan comportamientos inadecuados.

El convenio consagra el derecho de la gente de mar a quejarse directamente al capitán — o a autoridades externas, cuando proceda — y hacerse acompañar o representar durante la tramitación de la queja. Estos derechos están incorporados en el procedimiento de presentación de quejas del Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006.

Los sindicatos de gente de mar pueden:

- exigir la inclusión de contenidos del C190 en los convenios colectivos;
- negociar con las compañías políticas aplicables a los lugares de trabajo y garantizar que la educación para prevenir y abordar la violencia y el acoso sea obligatoria para todos; y
- ejercer presión sobre sus Gobiernos para que ratifiquen las normas de la OIT y las incorporen a la legislación nacional.

Las compañías y los sindicatos de gente de mar pueden:

- organizar programas de formación para gente de mar que promuevan activamente una cultura de igualdad y respeto mutuo en el lugar de trabajo;
- alentar el debate abierto sobre el impacto que los perpetradores tienen en el lugar de trabajo y en la persona en la que ponen la mira; y
- explicar los procedimientos para denunciar e investigar los incidentes.

Las directrices pueden ayudar a la gente de mar a:

- reconocer en sus colegas indicios tempranos de intimidación y acoso, tales como cambios de conducta, aislamiento, moral baja o rendimiento laboral deficiente;
- involucrarse activamente cuando presencien tales comportamientos; y
- alentar a las personas que han sufrido violencia o acoso a denunciar los incidentes sin temor a represalias.



“La violencia y el acoso suponen un gran obstáculo para la igualdad de las mujeres que, de no abordarse, socavarán cualquier esfuerzo por aumentar el empleo de mujeres en el sector. El C190 permite contar con cimientos sólidos para garantizar que el empleo se base en el trabajo decente y seguro, de modo que ningún trabajador o trabajadora quede desprotegido”.

Claire Clarke, responsable interina de las Mujeres Trabajadoras del Transporte e Igualdad de Género de la ITF

Cinco cosas que debe verificar antes de incorporarse a un buque

1. Pida ver la política de salud y seguridad de la compañía y compruebe que abarque la violencia y el acoso, incluidas la violencia y el acoso por motivos de género, y aplique un enfoque claro de tolerancia cero.
2. ¿La política de salud y seguridad incorpora el derecho de la gente de mar a la confidencialidad?
3. ¿La política contiene medidas para proteger a denunciantes y testigos de la victimización o las represalias?
4. ¿El buque está cubierto por un convenio colectivo?
5. ¿El convenio incluye medidas para prevenir, abordar y remediar la violencia y el acoso, en consonancia con el C190?

Descargue el kit de herramientas de la ITF sobre el C190 para el personal del transporte en <https://rb.gy/6007np>.

Innovadora formación sobre salud mental en una academia marítima árabe

Personal de la academia participando en el primer taller de formación sobre salud mental



Una destacada academia marítima en la región de Oriente Medio y África ha lanzado un programa de formación innovador sobre bienestar y salud mental para su personal, que se encargará a su vez de formar a los estudiantes. El **Dr. Syed Asif Altaf**, coordinador del programa mundial de bienestar de la ITF, y el **Dr. Kazem Agamy**, capitán y director del Foro Internacional de Transporte Marítimo, valoran positivamente la iniciativa

La Academia Árabe de Ciencias, Tecnología y Transporte Marítimo, una de las principales academias marítimas de la región de Oriente Medio y África, tiene por objeto crear un entorno propicio y solidario que ayude a los estudiantes a prosperar, tanto en el ámbito personal como en el profesional, en la difícil industria marítima.

Se compromete a formar a gente de mar equilibrada y resiliente que pueda contribuir a un sector marítimo seguro, eficiente y sostenible. Una de las maneras en que pretende lograrlo es a través de la colaboración con otros institutos y organismos de la industria.

Por ejemplo, la academia ha unido fuerzas con la ITF para consolidar los conocimientos sobre el sector, el apoyo a la formación y la defensa de los derechos de la gente de mar. Juntas han creado un taller para que el personal de la academia aprenda las metodologías y las herramientas relacionadas con el cuidado de la salud mental y prevenga las crisis de salud mental. El personal, a su vez, enseñará esos enfoques a sus estudiantes. El objetivo es contribuir a unas tasas de retención más elevadas en la industria y apoyar la

satisfacción profesional y el éxito a largo plazo de la futura gente de mar.

El taller se centra en los retos particulares de una profesión marítima: los periodos de aislamiento prolongados, el elevado volumen de trabajo y la exposición a situaciones estresantes. Explora cómo una salud mental deficiente puede repercutir en la seguridad y la productividad en el mar, ya que deteriora la función cognitiva, la concentración y la capacidad de evaluar las situaciones de manera efectiva y adoptar decisiones sensatas bajo presión.

El taller también explica el derecho de la gente de mar a tener unas condiciones laborales dignas, salarios justos y acceso a atención médica.

Los inspectores de la ITF en el Mundo Árabe saben que cuando un marino o una marina tramita una queja en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo suele ser porque esa persona ha estado bajo una presión sistemática por parte del empleador y quizá se haya visto amenazada o confinada a su camarote como castigo. Esto se traduce en una enorme presión psicológica, que afecta la salud mental y física.

El capitán Mohamed Elmeligy, teniente comandante retirado de la Armada de Egipto y actual profesor de cultura marítima, liderazgo y navegación en la academia, nos contó que asistir al taller le “abrió los ojos”.

Afirmó: “Logré comprender cabalmente los efectos del estrés en el cuerpo. Aprendí que en un entorno diverso y multicultural es fundamental adaptarse a nuevas situaciones. Para ello, uno debe primero aceptar las diferencias y luego implementar estrategias de resolución de problemas y de resiliencia para hacer frente al estrés de manera efectiva”. ■



Hacer oír la voz de la gente de mar

El *Boletín de Gente de Mar* entrevista a **Carlos Müller**, presidente tanto del sindicato brasileño SINDMAR como de la CONTTMAF, federación sindical de transporte de Latinoamérica y el Caribe

Cuéntenos su experiencia profesional

Comencé mi carrera como cadete en 1992 a bordo de un quimiquero, y he pasado 24 años trabajando a bordo de buques como oficial de la marina mercante y posteriormente capitán, en cabotaje y en navegación internacional.

En 2013 fui elegido representante de los trabajadores en la junta administrativa de Transpetro, la filial de transporte del gigante petrolero estatal Petrobras. El SINDMAR, sindicato con el que he estado vinculado desde mi primer día como marino, me apoyó plenamente y me invitó a unirme a su directiva en 2014. La valiosa orientación que recibí de su difunto presidente Severino Almeida Filho me motivó a hacerlo. Me nombró director de relaciones internacionales y a menudo le presté asistencia en las actividades del SINDMAR y la CONTTMAF en la ITF.

¿Qué le hace sentirse particularmente orgulloso como presidente del SINDMAR?

Fui elegido presidente en 2018, poco después de que Severino se jubilara. Comencé mi mandato en 2019, el mismo día en que se declaró la pandemia de COVID-19 en Brasil. Lamentablemente, mi primera medida como presidente fue cerrar nuestras puertas a las actividades presenciales, algo que únicamente había sucedido bajo el régimen militar, décadas atrás. Empezamos a trabajar de forma remota e hicimos un gran esfuerzo por mantener abiertas las líneas de comunicación entre nosotros, con nuestros miembros y con las autoridades. El apoyo de Severino a mi elección facilitó

que avanzáramos unidos y forjáramos la determinación de luchar para obtener logros durante un periodo que ha resultado increíblemente difícil para los trabajadores y las trabajadoras marítimos de todo el mundo. Me enorgullece mucho que el sindicato haya podido hacerlo.

¿Cuál es la función de la CONTTMAF?

Colaborar con organizaciones de otros sectores nos permite plantear mejor los problemas de la fuerza laboral al Gobierno y en nuestras actividades internacionales. Reunimos a 250 sindicatos de los sectores marítimo, portuario, de navegación interior, de pesca, de aviación y de transporte turístico, que representan a más de la mitad del personal de esas industrias en Latinoamérica y el Caribe. En Brasil, alrededor del 90 % del transporte de mercancías importadas y exportadas está a cargo de los trabajadores y las trabajadoras a quienes representamos.

¿Qué desafíos enfrenta la gente de mar en su región?

Un desafío importante es defender el cabotaje en Latinoamérica, a fin de garantizar buenos puestos de trabajo para la gente de mar local en sus propias aguas nacionales. Participamos en la campaña de la ITF contra las banderas de conveniencia y sus condiciones deficientes, que socavan el entorno laboral de la gente de mar que hemos luchado tanto para construir. Otras prioridades son aumentar la participación de las mujeres en nuestra industria marítima y garantizar una transición justa para nuestros trabajadores y trabajadoras del transporte. ■

Foto: Mikael Cesar Buretos, Seafarers Showcasing the Importance of Responsible Waste Management both at Sea and in Life (La gente de mar muestra la importancia de una gestión responsable de los residuos tanto en el mar como en la vida), Fondo de Gente de Mar de la ITF

SU GUÍA SEPARABLE DE 12 PÁGINAS

EN ESTA EDICIÓN:

CÓMO OBTENER AYUDA

CONTRATOS

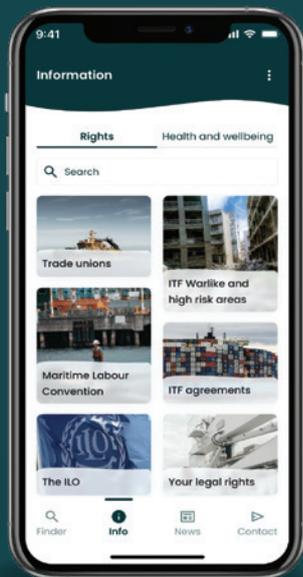
DATOS DE CONTACTO DE LOS INSPECTORES Y LAS INSPECTORAS

QUÉ AYUDA PRESTAN LOS INSPECTORES Y LAS INSPECTORAS

DERECHOS LEGALES

ESTAFAS

Su guía de la ITF para obtener ayuda



Cómo encontrar un sindicato marítimo afiliado a la ITF o a un inspector o una inspectora de la ITF

Su primer punto de contacto debería ser su sindicato. Si aún no es miembro de un sindicato, infórmese sobre cómo afiliarse a uno. Puede verificar cuáles son los sindicatos marítimos afiliados a la ITF en <https://www.itfseafarers.org/es/look-up>.

Si necesita ayuda inmediatamente, o si es miembro de un sindicato y está teniendo dificultades para ponerse en contacto con él, comuníquese con un inspector o una inspectora de la ITF. Los datos de contacto figuran en esta guía.

Si tiene un teléfono celular o una tableta, descargue la aplicación GRATUITA ITF Seafarers en <https://www.itfseafarers.org/es/look-up/aplicaciones-de-itf-seafarer-para-celulares-y-tabletas>.

Use la aplicación para:

- encontrar los datos de contacto del inspector, coordinador o sindicato marítimo de la ITF más cercano;
- verificar si un buque está cubierto por un acuerdo de la ITF antes de incorporarse a él;
- comprobar que sus horas de descanso se ajusten al reglamento.

Descargue un lector de códigos QR gratuito en su teléfono inteligente y escanee el siguiente código:



Disponible en



Cómo ponerse en contacto con el equipo de apoyo a la gente de mar de la ITF

SMS/WhatsApp/Viber

+44 7523515097

E-mail seafsupport@itf.org.uk

Antes de contactar con la ITF, asegúrese de tener a mano la siguiente información:

Sobre usted

- Nombre
- Puesto a bordo
- Nacionalidad
- Datos de contacto

Sobre el buque

- Nombre
- Pabellón
- Número de la OMI
- Ubicación actual
- Número de tripulantes y nacionalidad

Sobre el problema

- Descripción del problema
- ¿Cuánto tiempo lleva usted a bordo?
- ¿Sufre toda la tripulación el mismo problema?



www.facebook.com/itfseafarerssupport

Contrataciones

Agentes de contratación de tripulantes

En el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 se estipula que todas las agencias privadas de contratación de tripulantes deben estar reguladas. Este convenio prohíbe cobrar a la gente de mar honorarios por encontrarle empleo a bordo de buques, realizar deducciones ilegales de sus salarios e incluirla en listas negras. Los armadores deben asegurarse de utilizar agentes de contratación de tripulantes que cumplan estas normas.

Antes de firmar un contrato

La mejor garantía de unas condiciones adecuadas de empleo en el mar es la firma de un contrato redactado de conformidad con un convenio colectivo aprobado por la ITF. En ausencia de dicho convenio, sugerimos a la gente de mar que siga los siguientes consejos.



- No empiece a trabajar en un buque sin un **contrato por escrito**.
- No firme nunca un contrato en blanco o un contrato que le obligue a condiciones **no especificadas** en el mismo o con las que no se haya familiarizado.
- Compruebe si el contrato hace referencia a un **convenio colectivo**. En caso afirmativo, lea el convenio y guarde una copia del mismo con su contrato.
- Asegúrese de que la **duración del contrato** esté claramente indicada.
- No firme un contrato que permita la modificación del **periodo contractual** a la sola discreción del propietario del buque. Estos cambios deberían ser de mutuo acuerdo.
- Asegúrese de que el contrato establezca claramente el **salario básico** y las **horas básicas de trabajo**. La Organización Internacional del Trabajo (OIT) establece que el horario básico de trabajo debería ser un máximo de 48 horas semanales (208 horas/mes).
- Cerciórese de que el contrato establezca claramente la manera en que se pagarán las **horas extraordinarias** y la tarifa correspondiente. La OIT estipula que todas las horas extraordinarias deberían pagarse, como mínimo, a 1,25 veces la tarifa normal por hora.
- Compruebe que el contrato indique claramente el número de **días pagados de permiso** por mes, que, de acuerdo con la OIT, no debería ser inferior a 30 días por año (2,5 días por mes civil).
- Asegúrese de que los pagos correspondientes al salario básico, las horas extraordinarias y los permisos se hayan indicado **por separado** en el contrato.
- No firme nunca un contrato que le responsabilice del pago de cualquier parte de los **gastos de su incorporación al buque o de su repatriación**.
- No firme un contrato que permita al propietario del buque **retener cualquier parte de su salario**, puesto que tiene derecho a que se le pague en su totalidad el salario ganado al final de cada mes civil.
- Si su contrato de trabajo no incluye información sobre **beneficios adicionales**, trate de obtener confirmación —en forma de un derecho contractual o un acuerdo por escrito— del tipo de indemnización que deberá pagársele en caso de enfermedad, accidente, defunción, pérdida del buque (incluida la pérdida de efectos personales) y rescisión temprana del contrato.
- No firme un contrato con cláusulas que **limiten su derecho a afiliarse, contactar o consultar a un sindicato** de su elección, así como a contar con su representación.
- Compruebe las condiciones y el periodo de aviso para la **rescisión** de su contrato.
- Cualquier contrato o acuerdo que firme voluntariamente tendrá carácter vinculante en la mayoría de las jurisdicciones. Por lo tanto, le recomendamos que guarde **copias del contrato**, las nóminas y demás correspondencia del armador o el agente de contratación (incluso después de haber dejado de trabajar en el buque) como pruebas en caso de que necesite reclamar salarios o indemnizaciones.

Para averiguar si su buque está cubierto por un acuerdo aprobado por la ITF, consulte la página <https://www.itfseafarers.org/es/look-up>.

DATOS DE CONTACTO DE LOS INSPECTORES Y LAS INSPECTORAS

NOMBRE	FUNCIÓN	PAÍS	PUERTO	TELÉFONO MÓVIL	CORREO ELECTRÓNICO
Hassen Mellis	Inspector	Argelia	Argel	+213 559 407 839	mellis_hassen@itf.org.uk
Roberto Jorge Alarcón	Coordinador	Argentina	Rosario	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Ian Bray	Coordinador	Australia	Fremantle	+61 403 325 376	bray_ian@itf.org.uk
Matt Purcell	Coordinador adjunto	Australia	Melbourne	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Brian Gallagher	Inspector	Australia	Brisbane	+61 414 799 134	gallagher_brian@itf.org.uk
Dan Crumlin	Inspector	Australia	Sídney	+61 400 418 871	crumlin_dan@itf.org.uk
Jack McCabe	Inspector	Australia	Port Hedland	+61 410 390 081	mccabe_jack@itf.org.uk
Christian Roos	Inspector	Bélgica	Zeebrugge	+32 486 12 38 90	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Inspector	Bélgica	Amberes	+32 475 77 57 00	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	Inspector	Bélgica	Amberes	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Ali Zini	Inspector	Brasil	Paranaguá	+55 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	Inspector	Brasil	Santos	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	Inspector	Bulgaria	Varna	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Karl Risser	Inspector	Canadá	Halifax	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Kyle Campbell	Inspector	Canadá	Montreal	+1 514 260 5953	campbell_kyle@itf.org.uk
Nathan Smith	Inspector	Canadá	Vancouver	+1 604 791 5216	smith_nathan@itf.org.uk
Rodrigo Pinto Agüero	Inspector	Chile	Valparaíso	+56 9 9433 4143	pintoaguero_rodrigo@itf.org.uk
Miguel Sánchez Enciso	Inspector	Colombia	Barranquilla	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Romano Perić	Coordinador	Croacia	Dubrovnik	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Luka Simić	Inspector	Croacia	Rijeka	+385 97 793 9521	simic_luka@itf.org.uk
Milko Kronja	Inspector	Croacia	Šibenik	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Christiana Efstratiou	Inspectora	Chipre	Nicosia	+357 96673087	efstratiou_christiana@itf.org.uk
Peter Hansen	Inspector	Dinamarca	Copenhague	+45 30 58 24 56	hansen_peter@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Inspector	Estonia	Tallin	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Coordinador	Finlandia	Helsinki	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	Coordinador adjunto	Finlandia	Turku	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Patrick Kuronen	Inspector	Finlandia	Helsinki	+358 40 178 7774	kuronen_patrick@itf.org.uk
Pascal Pouille	Coordinador	Francia	Dunquerque	+33 6 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	Inspectora	Francia	El Havre	+33 6 85 52 27 67	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	Inspector	Francia	Saint-Nazaire	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	Inspectora	Francia	Brest	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk

NOMBRE	FUNCIÓN	PAÍS	PUERTO	TELÉFONO MÓVIL	CORREO ELECTRÓNICO
Merab Chijavadze	Inspector	Georgia	Batumi	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Sven Hemme	Coordinador	Alemania	Bremerhaven	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Coordinadora adjunta	Alemania	Bremen	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamani Amadou	Inspector	Alemania	Rostock	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Markus Wichmann	Inspector	Alemania	Hamburgo	+49 151 18868438	wichmann_markus@itf.org.uk
Catherine Haizel	Inspectora	Ghana	Tema	+233 266 457 793	haizel_catherine@itf.org.uk
Anthony Patten	Inspector	Gran Bretaña	Southampton	+44 7706312270	patten_tony@itf.org.uk
Helen Meldrum	Inspectora	Gran Bretaña	Aberdeen	+44 7502 563 470	meldrum_helen@itf.org.uk
Liam Wilson	Inspector	Gran Bretaña	Newcastle	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Matthew Parsonage	Inspector	Gran Bretaña	Liverpool	+44 7584 458 291	parsonage_matthew@itf.org.uk
Costas Halas	Inspector	Grecia	El Pireo	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Jason Lam Wai Hong	Inspector	Hong Kong (China)	Hong Kong	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Inspector	Islandia	Reikiavik	+354 892 79 22	gardarsson_jonas@itf.org.uk
Harshada Bhamre	Inspectora	India	Bombay	+91 99679 27334	bhamra_harshada@itf.org.uk
K. Sreekumar	Inspector	India	Chennai	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Mohammad Gulam Ali Ansari	Inspector	India	Haldia	+91 8583977441	ansari_mohammadali@itf.org.uk
Sushil Narendra Deorukhkar	Inspector	India	Bombay	+91 8424843282	deorukhkar_sushil@itf.org.uk
Evelina Saduikyte	Inspectora	Irlanda	Cork	+353 87 0512034	saduikyte_evelina@itf.org.uk
Jim McVeigh	Inspector	Irlanda	Dublín	+353 87 4174437	mcveigh_jim@itf.org.uk
Assaf Hadar	Inspector	Israel	Haifa	+972 522 977 127	hadar_assaf@itf.org.uk
Francesco di Fiore	Coordinador	Italia	Génova	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	Inspector	Italia	Taranto	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Mariano Cannioto	Inspector	Italia	Palermo	+39 3286965446	cannioto_mariano@itf.org.uk
Michele Innocenti	Inspector	Italia	Livorno	+39 345 808 9685	innocenti_michele@itf.org.uk
Paola Cervetto	Inspectora	Italia	Génova	+39 338 9318043	cervetto_paola@itf.org.uk
Paolo Siligato	Inspector	Italia	Trieste	+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Raffaele Formisano	Inspector	Italia	Nápoles	+39 335 361889	formisano_raffaele@itf.org.uk
Fusao Otori	Coordinador	Japón	Tokio	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	Inspector	Japón	Chiba	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Yoshihiro Toyomitsu	Inspector	Japón	Tokio	+81 90 5306 2494	toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Inspectora	Kenia	Mombasa	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk

Ayudando a la gente de mar en todo el mundo



SEDE DE LA ITF
LONDRES, REINO UNIDO
Tfno.: +44 (0) 20 7403 2733
E-mail: mail@itf.org.uk

ETF (EUROPA)
BRUSELAS (BÉLGICA)
Tfno.: +32 (0) 2 285 46 60
E-mail: etf@etf-europe.org

ITF AMÉRICAS
RÍO DE JANEIRO (BRASIL)
ITF Américas
E-mail: itf_americas@itf.org.uk



ITF ÁFRICA
NAIROBI (KENIA)
 Tfno.: +254 20 374 2774/5
 E-mail: nairobi@itf.org.uk

ITF ASIA-PACÍFICO
SINGAPUR
 Tfno.: +65 6379 5691

ITF MUNDO ÁRABE
AMÁN (JORDANIA)
 Tfno.: +962 (0)6 5821366
 E-mail: arab-world@itf.org.uk

DATOS DE CONTACTO DE LOS INSPECTORES Y LAS INSPECTORAS (CONT.)

NOMBRE	FUNCIÓN	PAÍS	PUERTO	TELÉFONO MÓVIL	CORREO ELECTRÓNICO
Moon Hyeokjin	Coordinador	República de Corea	Busán	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Leo Hwang	Inspector	República de Corea	Incheon	+82 10 6525 3557	hwang_leo@itf.org.uk
Youngin Kim	Inspector	República de Corea	Busán	+82 10 9288 0815	youngin_kim@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	Inspector	Letonia	Riga	+371 292 15136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Inspector	Lituania	Klaipeda	+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Hakimah Saiful Bahri	Inspectora	Malasia	Kuala Lumpur	+6012 6236447	bahri_hakimah@itf.org.uk
Paul Falzon	Inspector	Malta	La Valeta	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Díaz	Inspector	México	Veracruz	+52 229 1859935	lozano_enrique@itf.org.uk
José Antonio Ramírez Pelayo	Inspector	México	Manzanillo	+52 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk
Tomislav Markolović	Inspector	Montenegro	Bar	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Hamid Rachik	Inspector	Marruecos	Casablanca	+212 663 74 34 84	rachik_hamid@itf.org.uk
Han Bo Tun	Contacto	Myanmar	Rangún	+959 250 143 678	tun_han@itf.org.uk
Aswin Noordermeer	Inspector	Países Bajos	Róterdam	+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	Inspectora	Países Bajos	Róterdam	+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	Inspector	Países Bajos	Róterdam	+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Koen Keehnen	Inspector	Países Bajos	Róterdam	+31 624 336109	keehnen_koen@itf.org.uk
Grahame McLaren	Inspector	Nueva Zelanda	Wellington	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Goodlife Okoro	Inspector	Nigeria	Lagos	+234 806 846 8607	okoro_goodlife@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	Coordinadora	Noruega	Oslo	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Andreas Husa	Inspector	Noruega	Bergen	+47 97532446	husa_andreas@itf.org.uk
Truls M. Vik Steder	Inspector	Noruega	Porsgrunn	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	Inspector	Noruega	Tromsø	+47 414 01 222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Carlos Sandoval	Inspector	Panamá	Ciudad de Panamá	+507 6167 2829	sandoval_carlos@itf.org.uk
Arvin Ivan Peralta	Inspector	Filipinas	Manila	+63 919 096 7187	peralta_arvin@itf.org.uk
Nino Mike Torrebillas	Inspector	Filipinas	Cebú	+63 906 069 8030	torrebillas_ninomike@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Coordinador	Polonia	Szczecin	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	Inspector	Polonia	Gdynia/Gdańsk	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	Inspector	Portugal	Lisboa	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
José A. Claudio Báez	Inspector	Puerto Rico	San Juan	+1 787 318 0229	baez_jose@itf.org.uk
Adrian Mihalcioiu	Inspector	Rumanía	Constanza	+40 722 248 828	mihalcioiu_adrian@itf.org.uk
Seydina Ousmane Keita	Inspector	Senegal	Dakar	+221 776926408	keita_seydina@itf.org.uk
Luz Baz	Coordinadora	España	Vigo	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Esteban Pereda	Inspector	España	Bilbao	+34 688 75 53 35	pereda_esteban@itf.org.uk
Gonzalo Galán	Inspector	España	Las Palmas	+34 638 809 166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Marc Martí Gil	Inspector	España	Barcelona	+34 699 550 578	marti_marc@itf.org.uk

NOMBRE	FUNCIÓN	PAÍS	PUERTO	TELÉFONO MÓVIL	CORREO ELECTRÓNICO
Pedro Damián Esteban	Inspector	España	Algeciras	+34 618 842 905	esteban_pedro@itf.org.uk
Ranjan Perera	Inspector	Sri Lanka	Colombo	+94 77 314 7005	perera_ranjan@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Coordinador	Suecia	Gävle	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	Inspector	Suecia	Gotemburgo	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Håkan André	Inspector	Suecia	Norrköping	+46 70 574 2223	andre_haakan@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	Inspector	Taiwán (China)	Kaoshiung	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Kenan Dinç	Inspector	Turquía	Mersin	+90 531 023 01 09	dinc_kenan@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	Inspectora	Ucrania	Odesa	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Coordinador	EE. UU.	Costa del Golfo	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Coordinador	EE. UU.	Costa Este	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Ryan Brazeau	Coordinador	EE. UU.	Costa Oeste	+1 971 500 8596	brazeau_ryan@itf.org.uk
Barbara Shipley	Inspectora	EE. UU.	Baltimore/Norfolk	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	Inspector	EE. UU.	Charleston	+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Cyrus Donato	Inspector	EE. UU.	Seattle	+1 503 954 4659	donato_cyrus@itf.org.uk
Eric White	Inspector	EE. UU.	Tampa	+1 813 576 9805	white_eric@itf.org.uk
Joshua Bobic	Inspector	EE. UU.	Los Ángeles, Sur de California	+1 310 808 7135	bobic_joshua@itf.org.uk
Sam Levens	Inspectora	EE. UU.	San Francisco	+1 415 490 8956	levens_sam@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Inspector	EE. UU.	Houston	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Mohamed Arrachedi	Coordinador de la red BDC	Mundo Árabe e Irán		+34 629 419 007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
Sandra Bernal	Coordinadora de la red BDC	Asia-Pacífico		+61 410 541 763	bernal_sandra@itf.org.uk
Lucien Razafindraibe	Coordinador de la red BDC	África		+254 789 007 558	razafindraibe_lucien@itf.org.uk
Adán Suárez	Inspector/coordinador de la red BDC	América Latina y el Caribe		+598 99 569 656	suarez_adan@itf.org.uk

Qué puede hacer un inspector o una inspectora de la ITF

Los inspectores y las inspectoras de la ITF son responsables sindicales que trabajan en la campaña de la ITF contra el flagelo de las banderas de conveniencia (BDC) en el sector naviero.

Muchos de ellos son exmarinos o exportuarios. Su trabajo consiste en inspeccionar los buques que hacen escala en sus puertos para cerciorarse de que la tripulación cuenta con salarios y condiciones de vida y trabajo dignas, así como

en responder e investigar las quejas y solicitudes de ayuda de la gente de mar. También supervisan y hacen cumplir los acuerdos de la ITF a bordo de los buques BDC.

Hoy en día existe una red de 134 inspectores e inspectoras y contactos (responsables sindicales que ayudan a la gente de mar allá donde no hay inspectores/as de la ITF) que trabajan en puertos de todo el mundo.

Un inspector o una inspectora de la ITF PUEDE:

- inspeccionar un buque por problemas relacionados con las condiciones de trabajo y de vida;
- reunirse con miembros de la tripulación en tierra;
- brindar asesoramiento y asistencia a la gente de mar;
- aconsejar acerca de las posibilidades jurídicas para resolver un problema en un determinado puerto o país;
- actuar como representante (apoderado) de la tripulación en disputas contractuales;
- actuar de enlace con las personas encargadas de la supervisión por parte del Estado rector del puerto en cuestiones de seguridad;
- poner a la gente de mar en contacto con un sindicato afiliado a la ITF en su país de origen (cuando lo haya);
- plantear al armador los problemas que existen a bordo y ejercer presión sobre él para resolverlos;
- facilitar la firma de convenios colectivos aprobados por la ITF;
- subir legalmente a bordo de un buque con un acuerdo de la ITF para llevar a cabo una inspección;
- ponerse en contacto con otros inspectores o inspectoras de la ITF, sindicatos afiliados y contactos en otros países;
- calcular los salarios debidos y ocuparse de las reclamaciones por salarios atrasados;
- comunicarse bien en inglés;

- tratar asuntos de manera confidencial, en la medida de lo posible;
- atender por teléfono, celular, correo electrónico o servicios de mensajería instantánea;
- actuar de enlace con terceros, tales como autoridades del Estado del pabellón, organismos de bienestar o embajadas, en la resolución de disputas de la gente de mar;
- proporcionar apoyo a la gente de mar que se encuentra hospitalizada;
- suministrar copias de las publicaciones de la ITF.

Un inspector o una inspectora de la ITF NO PUEDE:

- hacer más de lo que permita la legislación nacional;
- lograr siempre acceso a un buque o una terminal;
- resolver problemas sin la cooperación de la tripulación;
- garantizar que la gente de mar no pierda su trabajo o no sea incluida en una lista negra;
- conseguir a la gente de mar empleo en un buque;
- cambiar la política de la ITF;
- actuar al margen de la política de la ITF o de los sindicatos locales afiliados a la ITF;
- actuar en contra de los intereses del sindicato nacional para el que trabaja;
- actuar de forma contraria a la ley.

Defender sus derechos

Conflictos laborales

La ITF se esfuerza por conseguir que la gente de mar que trabaja en buques con banderas de conveniencia perciba salarios justos y esté cubierta por convenios colectivos adecuados.

Esto exige, a veces, la adopción de medidas ante los tribunales locales. En otros casos podría procederse al boicot del buque. Lo importante es tomar en cada país las medidas correctas. Es posible que la acción correcta en un país sea incorrecta en otro.

Póngase en contacto con su representante local de la ITF y pídale asesoramiento. Encontrará la dirección de correo electrónico y los números de teléfono correspondientes en la parte central de esta guía separable. Debería también buscar asesoramiento jurídico a nivel local antes de adoptar ninguna medida.

Hay países en los que, en caso de huelga, la legislación va en contra de los intereses de la tripulación. De ser así,

los representantes del sindicato local afiliado a la ITF le indicarán la razón. En un gran número de países, la clave para conseguir la victoria en un conflicto es la huelga. Una vez más, ello dependerá del asesoramiento que se le proporcione a nivel nacional. En muchos países se respeta el derecho a la huelga, con tal de que su buque se encuentre en un puerto y no en el mar.

En cualquier huelga es importante recordar la necesidad de mantener disciplina, paz y unidad. Recuerde que son muchos los países en los que el derecho a la huelga es un derecho humano básico garantizado por la ley o la constitución.

Sea cual fuere su decisión, no olvide ponerse en contacto con su representante local de la ITF antes de adoptar ninguna medida. Trabajando juntos podremos ganar la batalla a favor de la justicia y los derechos básicos.

Accidentes marítimos

Existen directrices internacionales para garantizar que la gente de mar reciba un trato justo si su buque se ve involucrado en un accidente marítimo, ya sea por parte de los propietarios del buque, el puerto, el Estado costero, el Estado de pabellón o la legislación de su propio país.

Estos son sus derechos en el caso de verse en esa situación:

- Si se le exige que preste declaración, las autoridades deben tomarla a la mayor brevedad posible, y debería poder volver al buque —o proceder a la repatriación— lo antes posible tras la declaración.
- Tiene derecho a un abogado. Solicite uno antes de responder a preguntas o realizar declaraciones, puesto que eso puede ser utilizado en su contra en una futura causa judicial.
- Debe poder entender lo que se está diciendo; pida a las autoridades que detengan el interrogatorio si usted no entiende. Si tiene dificultades debido al idioma utilizado, solicite servicios de interpretación.
- Su compañía tiene la obligación de ayudarlo. Póngase en contacto con su compañía o su sindicato para solicitar asesoramiento y asistencia.

Si desea obtener más información y no hay ningún sindicato local ni inspector o inspectora de la ITF donde se encuentra, envíe un correo electrónico al equipo de apoyo a la gente de mar de la ITF (seafsupport@itf.org.uk).

Encontrará más información en www.itfseafarers.org/es/your-rights/sus-derechos-juridicos-0.

Evite las estafas de contratación

Las estafas de contratación dirigidas a la gente de mar han ido en aumento y son cada vez más astutas. Siga nuestros consejos para no caer en las trampas de los estafadores.

Cómo funciona una estafa

La mayoría de las estafas ofrece puestos de trabajo con salarios altos, elevadas propinas o unas condiciones inusualmente buenas para atraer a la gente.

Los estafadores se hacen pasar por agentes de contratación de tripulantes o gerentes de Recursos Humanos y utilizan astucias para que sus anuncios de trabajo parezcan genuinos, tales como direcciones de correo electrónico y sitios web falsos que parecen verdaderos.

Para hacer correr la voz, cada vez más utilizan métodos de contacto directo como WhatsApp, Viber y LinkedIn, así como Facebook y otras redes sociales.

Cualquier vacante difundida de este modo forma parte de un fraude: las compañías navieras y de cruceros conocidas no envían ofertas de trabajo no solicitadas ni publicitan sus vacantes en las redes sociales.

No responda. Y advierta a sus amistades.

Si presenta una solicitud para el puesto, le pedirán copias de sus documentos de identificación, como el pasaporte, e información de carácter personal, como la fecha de nacimiento o los datos bancarios. **Nunca dé esa información.** Pueden usarla para usurpar su identidad y vaciar su cuenta bancaria.

Le pedirán que abone una cuota única (tal vez con el pretexto de cubrir el costo del transporte para

incorporarse al buque o un costo administrativo) o envíe un pago directo a una cuenta bancaria. Eso es ilegal. Según lo establecido en el Convenio sobre el trabajo marítimo, la gente de mar no debería realizar ningún pago para obtener un empleo y el costo de los visados debería correr por cuenta del armador. **No pague nada.**

Si busca trabajo, siga los siguientes consejos:

- **Visite el nuevo sitio de la ITF ShipBeSure** www.itfshipbesure.org para obtener asesoramiento en materia de contratación, estafas y agentes fraudulentos. Puede consultarse más información al respecto en la pág. 13 del boletín.
- **Visite los sitios web oficiales de compañías de cruceros de renombre y de grandes compañías navieras.** Normalmente cuentan con una sección especializada de ofertas de trabajo en tierra y a bordo a la que usted puede enviar su currículum, y muchos operadores organizan eventos gratuitos de contratación. Busque advertencias de estafa en el sitio y contacte con la sede oficial en caso de duda.
- **Desconfíe de las ofertas de trabajo en los sitios web que dicen ser de compañías navieras o de contratación, así como de puestos de trabajo falsos en sitios web reales,** en particular aquellos que tienen avisos y anuncios laborales gratuitos.

En caso de duda, solicite asesoramiento a la ITF escribiendo a la dirección jobscam@itf.org.uk.

Es probable que se trate de una estafa si:

- es una oferta de empleo no solicitada;
- es un anuncio de empleo en las redes sociales;
- se le pide dinero por cualquier razón;
- se le pide suministrar datos personales o copias escaneadas de documentos personales;
- el número de contacto es de un teléfono celular, sobre todo si es el número de una supuesta oficina;
- el prefijo internacional del número de teléfono parece sospechoso;
- la dirección de correo electrónico no incluye el nombre de la compañía;
- la dirección de correo electrónico de la compañía es de un proveedor gratuito, como Gmail, Globomail o Yahoo;
- el dominio de país que aparece en la dirección de correo electrónico es diferente al del país en el que supuestamente está ubicada la oficina.

Visite www.itfshipbesure.org para encontrar todo lo que necesita saber para evitar ser víctima de una estafa.

La tripulación abandonada del Med Sea Fox agradece los esfuerzos de la ITF por repatriarla



Estado de abanderamiento deja librada a su suerte a gente de mar abandonada

Ser víctima de abandono es terrible. Y, cuando quienes se supone que debían asumir la responsabilidad por tu bienestar te dejan a la deriva, resulta aún más estresante. Eso fue lo que sucedió a las tripulaciones de tres buques de bandera de conveniencia (BDC) en unos casos que **Dave Heindel**, presidente de la Sección de Gente de Mar de la ITF y del Sindicato Internacional de Gente de Mar, considera moralmente inaceptables

Más de 30 marinos a bordo de tres buques fueron abandonados por el propietario Sea Lion Shipping en mayo de 2023. El Med Sea Eagle, el Med Sea Fox y el Med Sea Lion estaban registrados con la bandera de San Cristóbal y Nieves (SKN).

Tres inspectores de la ITF se involucraron en los casos, junto con el contacto de la ITF en Sierra Leona, Tejan Savage.

Niveles de estrés muy elevados, mala salud e impago de salarios

La primera llamada a la ITF la realizó el 22 de mayo un marino del Med Sea Fox a Mohamed Arrachedi, coordinador de la red BDC (Mundo Árabe e Irán). Denunció que los tripulantes no habían recibido sus salarios desde hacía meses, se estaban quedando sin alimentos y agua, muchos de ellos necesitaban urgentemente atención médica y su salud mental era precaria.

Las condiciones en el Med Sea Eagle eran igual de malas. Un miembro de la tripulación se puso en contacto con la ITF el 8 de agosto y le comunicó a Sandra Bernal, coordinadora de la red BDC de la ITF (Asia-Pacífico), que un marino había intentado suicidarse y otro amenazaba con hacerse daño. También informó que varios marinos precisaban atención médica urgente y no había medicamentos a bordo.

Bernal llamó a las autoridades del puerto, y se trasladó a varios tripulantes a tierra para que recibieran tratamiento médico. Pero fueron devueltos al entorno estresante del buque abandonado. Algunos, incluido el marino que había intentado quitarse la vida, fueron repatriados por razones humanitarias, pero no recibieron sus salarios.

Mientras tanto, Paul Falzon, inspector de la ITF en Malta, recibió en junio mensajes de la agencia de contratación de tripulantes y la tripulación del Med Sea Lion, que se encontraba en Freetown (Sierra Leona). En ellos se afirmaba que los 12 tripulantes pakistaníes a bordo no habían recibido sus salarios desde abril. Algunos de ellos precisaron ser hospitalizados, incluidos dos con malaria grave que tuvieron que recibir tratamiento en la unidad de cuidados intensivos.

La batalla por los salarios y las repatriaciones

En junio, el Med Sea Eagle remolcó al Med Sea Fox hasta Omán. Nueve marineros nuevos se incorporaron al Med Sea Fox, donde dos tripulantes llevaban a bordo desde febrero de 2023. Ambos buques zarparon y finalmente fondearon en julio en Sharjah, en los Emiratos Árabes Unidos, donde permanecen desde entonces.

Sea Lion Shipping acordó repatriar y pagar el salario de algunos de los 12 tripulantes del Med Sea Fox el 26 de junio y el 2 de julio, aunque a cuatro marineros ucranianos aún se les debe el salario correspondiente a 27 días de trabajo en junio. En octubre, algunos de los tripulantes del Med Sea Eagle recibieron el pago de dos meses de salario, de un total de más de cuatro meses atrasados. Bernal logró recuperar parte del dinero del club de P e I anterior para los marineros cubiertos por él.

En el Med Sea Lion, Falzon entabló negociaciones con los dos clubes de P e I involucrados en el abandono a fin de intentar obtener los salarios atrasados. Hubo que esperar tres meses para que la tripulación pakistaní recibiera el pago de cuatro meses de salarios adeudados, que ascendía a 95 000 USD, y fuera repatriada por el proveedor de garantía financiera Thomas Miller. El capitán azerbaiyano que se había incorporado al buque tras un cambio de proveedor de garantía financiera recibió 13 500 USD y fue repatriado por Türk P&I. El último tripulante se fue de Freetown el 22 de septiembre.

Elusión de responsabilidad

Sea Lion Shipping alega tener problemas financieros, pero ha desacatado la legislación internacional al pasar la carga de sus errores a las tripulaciones. Türk P&I, aseguradora del Med Sea Fox y el Med Sea Eagle, no ha respondido a ninguno de los mensajes enviados por la ITF acerca del bienestar de esas tripulaciones.

En virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC) de 2006, ratificado por San Cristóbal y Nieves, si los propietarios de buques no repatrian a la gente de mar y las aseguradoras no intervienen, el Estado de abanderamiento tiene la obligación de hacerlo. San Cristóbal y Nieves no adoptó las medidas necesarias para cerciorarse de que se repatriara a la tripulación.

En lugar de ello, el 20 de octubre de 2023 retiró del registro a los tres buques para eludir su responsabilidad para con

la tripulación, dejando que la gente de mar se pudriera en buques sin Estado. El hecho de que esto se permita pone de relieve la locura del sistema de banderas de conveniencia. Si bien las economías del mundo continúan tolerándolo, ese sistema pone en riesgo la vida de la gente de mar.

Continúa el calvario

En diciembre de 2023 se desembarcó la carga del Med Sea Eagle y el Med Sea Fox y se finalizó la venta administrativa en subasta de los buques. No obstante, siguen en curso los trámites para pagar y repatriar a la tripulación, y la gente de mar abandonada continúa varada en los dos buques.

La mayoría de la tripulación del Med Sea Fox no ha recibido su salario desde junio de 2023, y a algunos de los tripulantes se les deben los salarios desde marzo o mayo. La mitad de la tripulación del Med Sea Fox y varios de los tripulantes del Med Sea Eagle llevan a bordo más de 12 meses.

Arrachedi y Bernal continúan hablando con las tripulaciones casi todos los días para ofrecerles apoyo moral, mantenerlas al tanto de la situación y ayudar a que obtengan los alimentos, el agua y la atención médica que precisan. La ITF está trabajando estrechamente con las autoridades marítimas de los EAU para garantizar el pago y la repatriación de la gente de mar que se encuentra a bordo de ambos buques. ■

Registros BDC

San Cristóbal y Nieves es uno de los 43 registros que figuran en la lista oficial de banderas de conveniencia (BDC) de la ITF, a la que se añadió San Marino en diciembre de 2023. Se trata de registros abiertos a cualquier armador, independientemente de si este tiene o no un vínculo genuino con el Estado, elegidos a menudo por armadores menos escrupulosos con la expectativa de someterse a un menor nivel de supervisión y ahorrar dinero.

Ofensiva de la ITF contra las peores banderas en el mar Mediterráneo

A lo largo de dos meses en 2023, un ejército de inspectores e inspectoras de la ITF se centró en buques con bandera de los cuatro principales infractores —las Islas Cook, Palaos, Sierra Leona y Togo— para efectuar inspecciones de seguridad, mantenimiento y bienestar de la gente de mar en el Mediterráneo.

Durante ese periodo determinaron que los Estados de abanderamiento eran responsables de:

- 20 buques deficientes;
- más de 120 000 USD en salarios adeudados;
- 29 buques en los que se pagaban salarios por debajo del mínimo de la OIT;
- siete buques con problemas de dotación segura.

Asesoramiento para gente de mar criminalizada

Si su buque se ve involucrado en un incidente en el mar, corre usted el riesgo de que le utilicen como chivo expiatorio y le nieguen los derechos que le corresponden por ley. Recorra a la carpeta informativa actualizada de la ITF sobre la criminalización para asegurarse de estar recibiendo un trato justo, señala **Helene Netland**, auxiliar de las secciones de Gente de Mar y Navegación Interior de la ITF

Cuando la gente de mar se enfrenta a acusaciones penales tras un accidente marítimo o un incidente de contaminación, a menudo es detenida y se le niega el acceso a un procedimiento judicial adecuado. En los últimos años también se está encarcelando a más marinos y marinas por considerarlos sospechosos de delitos marítimos como el contrabando de drogas o el transporte de carga ilegal.

La nueva versión de la carpeta informativa de la ITF hace hincapié en la necesidad de un trato justo para la gente de mar detenida bajo la sospecha de haber cometido delitos marítimos. En ella se destacan algunos ejemplos recientes y se incluye una lista adjunta de casos.

Asimismo, se recogen los resultados de las encuestas efectuadas por Seafarers' Rights International (SRI) sobre la criminalización de la gente de mar. Un estudio muestra las dificultades que la gente de mar afronta para obtener representación jurídica, información sobre sus derechos legales y acceso a servicios de interpretación.

Establece el derecho de la gente de mar a recibir un trato justo, así como las responsabilidades de los Estados de abanderamiento, los Estados de procedencia de la gente de mar y los armadores para con los marinos y las marinas involucrados en la investigación de un delito.



Tal y como se indica en el Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC) de 2006, el armador tiene la obligación de tomar medidas para evitar o limitar los accidentes a bordo o en el mar. Es fundamental llevar un registro de las comunicaciones entre el buque y el armador sobre las decisiones adoptadas para rectificar una situación, en caso de que se realice una investigación.

Sus protecciones legales

Si debe actuar como testigo tras un accidente marítimo o le han detenido a la espera de que se realice una investigación, es importante que esté al tanto de las protecciones legales en vigor.

La situación de la gente de mar detenida en un puerto extranjero debería ser tramitada sin demora con arreglo a las normas en materia de garantías procesales y con la protección consular apropiada, como se señala en la pauta B4.4.6 del MLC.

La gente de mar detenida debería contar con representación jurídica, acceso a atención médica y asistencia consular y ser tratada de forma justa, tal y como se estipula en las directrices de la OMI y la OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo. Aunque las directrices no los contemplan en la actualidad, la OMI está examinando propuestas para brindar las mismas protecciones a la gente de mar detenida por cometer delitos marítimos.

CINCO PASOS QUE RECORDAR



En el caso de enfrentarse a cargos penales:

1. conozca sus derechos fundamentales y exija que se respeten;
2. procure obtener asistencia de personas u organizaciones que puedan ayudarle, como su empleador, un sindicato, un inspector o una inspectora local de la ITF, la embajada local de su país o un centro para gente de mar;
3. coopere: diga la verdad, pero ejerza su derecho a no autoincriminarse respondiendo “Sin comentarios” o permaneciendo en silencio cuando le hagan preguntas;
4. solicite servicios de interpretación si las autoridades encargadas de la investigación utilizan un idioma que no domina;
5. solicite representación jurídica.

Las salvaguardias obligatorias para la gente de mar que deba prestar declaración se recogen en el código de la OMI de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos:

- Debería prestarse declaración a la mayor brevedad posible, y la gente de mar debería poder volver al buque —o ser repatriada— lo antes posible tras la declaración.
- La gente de mar debe ser informada de la naturaleza y los fundamentos de la investigación sobre seguridad marítima, lo que implica tener acceso a asesoramiento jurídico y ser consciente de:
 - cualquier riesgo posible de autoinculpación en un procedimiento subsiguiente a la investigación;
 - su derecho a no autoinculparse y no prestar declaración; y
 - todas las garantías necesarias que deben ofrecérsele para evitar que su testimonio en la investigación sobre seguridad marítima pueda utilizarse posteriormente en su contra.

Tal y como se indica en el Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC) de 2006, el armador tiene la obligación de tomar medidas para evitar o limitar los accidentes a bordo o en el mar.

Obligaciones del armador

A continuación figura lo dispuesto en las directrices sobre el trato justo en relación con las obligaciones de los armadores:

“Los armadores tienen la obligación fundamental de proteger los intereses de sus tripulaciones. Esto incluye el derecho de la gente de mar a no autoinculparse y a recibir un trato justo. Además, los armadores también tienen algunas obligaciones que son las mismas que las del Estado rector del puerto o el Estado de abanderamiento”.

Concretamente, en las directrices se exige a los armadores:

- esforzarse por garantizar que no se adopten medidas discriminatorias ni represalias contra la gente de mar por su participación en las investigaciones;
- cooperar y entrar en comunicación con todas las partes interesadas y tomar medidas para permitir que la gente de mar tenga acceso a las organizaciones que la representan;
- tomar medidas para agilizar la investigación;
- promover la cooperación de la gente de mar en la investigación, pero teniendo en cuenta sus derechos;
- conservar las pruebas y reducir al mínimo la necesidad de la presencia continua de la gente de mar;
- cumplir sus obligaciones con respecto a la repatriación o tomar medidas para que la gente de mar pueda volver a embarcar;
- tomar medidas para garantizar que se disponga de medios de subsistencia suficientes para cubrir los salarios, el alojamiento, los alimentos y la asistencia médica de la gente de mar.

Puede obtenerse más información y asesoramiento consultando la carpeta informativa: rb.gy/x4twke.

Lea sobre el caso de un capitán encarcelado bajo sospecha de intentar realizar contrabando de petróleo ruso en la página 11. ■

Asistencia masiva de gente de mar a una exposición histórica de la ITF



Un gran número de marinos y marinas de Filipinas, acompañados de familiares, se reunió en Manila para aprovechar la oportunidad de conocer a inspectores e inspectoras y representantes sindicales de la ITF, obtener asesoramiento sobre cuestiones jurídicas, laborales y sanitarias... y pasarlo en grande intercambiando experiencias. Informa el coordinador del Cuerpo de Inspectores/as de la ITF, **Steve Trowsdale**

En total, más de 4000 personas asistieron a la mayor exposición de gente de mar de la ITF hasta la fecha, celebrada entre el 23 y el 25 de junio de 2023. El evento, realizado al aire libre, contó con un escenario principal en el que líderes sindicales, políticos y del sector celebraron la contribución de la gente de mar al funcionamiento de las cadenas de suministro mundiales.

Hubo también actividades y seminarios en otras tres carpas, así como muchos puestos de información atendidos por sindicatos y organizaciones que apoyan a la gente de mar, entre ellos el AMOSUP, ver.di y la ISWAN, en los que la gente de mar pudo recoger folletos y otros materiales y hablar sobre cualquier problema que tuviera.

Doce integrantes del Cuerpo de Inspectores/as de la ITF explicaron a la gente de mar sus derechos cuando trabajan a bordo de buques de banderas de conveniencia (BDC). De los 132 buques abandonados por sus armadores en 2023, el 80 % eran buques BDC. Los marinos y las marinas de Filipinas ocupan el quinto puesto entre las nacionalidades más abandonadas.

La Expo también creó conciencia acerca del Convenio sobre el trabajo marítimo, concebido para proteger los derechos de la gente de mar, ya que es una herramienta fundamental para ayudar a la gente de mar a defenderse a sí misma.

Otros temas abordados fueron la necesidad de garantizar los derechos de la gente de mar en una transición justa hacia una industria marítima neutra en emisiones de carbono para 2050, la salud y el bienestar físicos y mentales, y los servicios prestados por otras afiliadas de la ITF.

Asimismo, se ofreció entretenimiento musical y deportes, incluido el baloncesto, y la ocasión de probar la experiencia de navegar un buque utilizando el simulador proporcionado por la Academia Marítima de Asia y el Pacífico (MAAP).

En su discurso de apertura de la Expo, el secretario general de la ITF, Stephen Cotton, afirmó: "Estoy encantado de encontrarme aquí en Manila, el corazón de la capital marítima del mundo, para dar la bienvenida a marinos y marinas y a sus familias a la Expo de Gente de Mar de la ITF. Este evento les



“Llevo casi 26 años navegando. Es un trabajo difícil, pero en muchos países he visto a menudo a miembros de la ITF subir a bordo y prestar asistencia a las tripulaciones filipinas. Es de gran ayuda para la gente de mar que haya una organización que siempre esté velando por sus intereses”.
Segundo oficial

“Estamos aquí, informando a la gente de mar filipina sobre sus derechos e intentando darles la oportunidad de que hablen con nosotros también, representantes e integrantes del Cuerpo de Inspectores/as de la ITF”.

John Canias, coordinador de operaciones marítimas de la ITF

permite conocer mejor a la ITF y sus afiliadas, así como sus derechos y oportunidades en una industria marítima mundial en transformación”.

Entre los oradores sindicales figuraban el Dr. Conrado Oca, presidente del AMOSUP, y Michael Mendoza, presidente nacional del ALU-PSU. Entre los representantes del Gobierno de Filipinas se encontraban el presidente y el vicepresidente de la Cámara de Representantes, Ferdinand Martin G. Romualdez y Raymond Democrito C. Mendoza, y la secretaria del Departamento de Trabajadores Migrantes, Susan “Toots” V. Opie. La industria marítima estuvo representada por Gerardo A. Borromeo, vicepresidente de la Cámara Naviera Internacional, y Belal Ahmed, presidente del Consejo Internacional de Empleadores Marítimos. ■

Los inspectores y las inspectoras de la ITF, dispuestos a ayudarle

En los momentos difíciles, la gente de mar de todo el mundo puede acudir a los inspectores e inspectoras y contactos de la ITF. El *Boletín de Gente de Mar* ofrece información actualizada sobre las redes regionales de contactos sindicales de la ITF y pone de relieve casos de países con un solo inspector. También presenta a los 17 inspectores e inspectoras de más reciente incorporación, contratados en 2023, que aportan una gran experiencia, están entusiasmados con sus nuevos puestos y comparten la pasión por defender los derechos de la gente de mar y ayudar a quienes lo necesitan



Raffaele Formisano
(Nápoles, Italia, FIT-CISL) trabajó en buques, primero como operador de radio y posteriormente como capitán.



Mohammad Gulam Ali Ansari (Haldia, India, Sindicato Nacional de Gente de Mar de la India) trabajó en la sala de máquinas durante más de 11 años como maquinista. Ha formado parte del comité ejecutivo del sindicato, ha sido organizador y ha trabajado como contacto de la ITF.



Christiana Efstratiou (Nicosia, Chipre, FTPAW-SEK) cuenta con una amplia experiencia en la gestión de tripulaciones. Tiene una licenciatura en Ciencias Políticas e Historia, un máster en Comercio Internacional y Gestión Naviera, y un certificado en Operaciones de Transporte Marítimo. Se encarga de los puertos de Limassol, Larnaca y Vasiliko.



Cyrus Donato (Seattle, EE. UU., ILWU/IBU) ha trabajado en la Guardia Costera de los EE. UU. como oficial de cubierta y funcionario encargado de la supervisión por parte del Estado rector del puerto, y ha sido inspector naval y auditor del MLC y los códigos PBIP e IGS. Tiene una licenciatura en Matemáticas Aplicadas y un máster en Estudios de Seguridad Nacional.



Seydina Ousmane Keita (Dakar, Senegal, SNTMM) se unió a un buque de carga como engrasador en 2004, tras recibir formación en mecánica general. Al cabo de diez meses a bordo, el SNTMM se apoderó del buque por problemas salariales y lo nombró secretario administrativo del sindicato. Se convirtió en contacto de la ITF en 2010.



Paola Cervetto (Génova, Italia, FIT-CISL) tiene más de 18 años de experiencia como encargada de tripulaciones para una compañía naviera italiana y una agencia de contratación. Como inspectora de la ITF cubre los puertos de Génova, Savona y La Spezia.



Harshada Bhamre (Bombay, India, Sindicato Nacional de Gente de Mar de la India) ha trabajado como marina con una compañía multinacional de cruceros y ha sido organizadora y auxiliar de acuerdos de su sindicato.



Kenan Dinç
(Mersin, Turquía, Sindicato de Gente de Mar de Turquía) trabajó como abogado en su sindicato, especializándose en los derechos de la gente de mar y la legislación laboral marítima turca e internacional.



Kyle Campbell
(Montreal, Canadá, Sindicato Internacional de Gente de Mar de Canadá) trabajó como marinero preferente (timonel) a bordo de un buque cisterna durante seis años.



Sushil Deorukhkar
(Bombay, India, FSUI) se incorporó a la industria en 1999 y ha trabajado como marinero preferente en muchas navieras indias y extranjeras. Fue cosecretario de su sindicato.



Mariano Cannioto
(Messina, Italia, FILT-CGIL) trabajó como oficial de cubierta a bordo de cruceros y buques de carga rodada.



Jack McCabe
(Port Hedland, Australia, Sindicato Marítimo de Australia) ha trabajado desde 1980 en buques tanque, de pasaje, de apoyo mar adentro y de remolque. Ha sido delegado de la tripulación en buques y ha trabajado como organizador de una división del Sindicato Marítimo de Australia.



Helen Meldrum
(Aberdeen, Escocia, Nautilus International) ha participado en el movimiento sindical durante toda su vida adulta. Ha organizado a trabajadores y trabajadoras de los sectores público y privado y está deseando poner sus 25 años de experiencia al servicio de la gente de mar.



Michele Innocenti
(Livorno, Italia, FILT-CGIL) se inició como portuario en Livorno en enero de 2006, cuando tenía 19 años. Al cabo de un par de años se convirtió en representante sindical. También cubre los puertos de Piombino y Marina di Carrara.



Matthew Parsonage
(Liverpool, Reino Unido, Nautilus International) trabajó durante siete años en petroleros y gasoleros como oficial electrotécnico. También ha trabajado en el sector de la tecnología de navegación y comunicación marítimas.



Tony Patten
(Southampton, Reino Unido, Unite) fue portuario durante 26 años en Southampton, donde se desempeñó la mayor parte del tiempo como representante sindical. También ha trabajado como representante en materia de seguridad y recientemente presidió el Comité de Salud y Seguridad del Sudeste.



Carlos Sandoval
(Ciudad de Panamá, Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta) comenzó su carrera en 2002 como oficial de cubierta en portacontenedores. Trabajó durante casi diez años como agente de buques, inspector de sociedades clasificadoras, auditor de los códigos IGS y PBIP e inspector del MLC.

¿No hay inspectores donde usted se encuentra? Póngase en contacto con la red de la ITF

Si se encuentra en un puerto o país donde no hay ningún inspector o inspectora de la ITF, también podemos ayudarle. Las redes BDC de la ITF están formadas por contactos — personas que han sido designadas por sus sindicatos, afiliados a la ITF, y que trabajan en sus oficinas — cuyo cometido es cerciorarse de que los armadores cumplan su obligación de proporcionar unos salarios y unas condiciones de vida y trabajo a bordo dignos. Trabajan de manera voluntaria y harán todo lo posible por ayudarle. A continuación se ofrece un resumen de sus actividades más recientes.



Latinoamérica/Caribe

La ITF ha nombrado a Adán Suárez coordinador de la red BDC de Latinoamérica y el Caribe. La prioridad de Adán será la coordinación con los sindicatos afiliados a la ITF y las organizaciones de bienestar para ampliar la red de contactos y proporcionar así una mayor asistencia a la gente de mar en la región. Adán también mantendrá su puesto a tiempo completo de inspector de la ITF en Montevideo (Uruguay).

Contactar con el coordinador de la red BDC (Latinoamérica/Caribe):

Adán Suárez (Uruguay)

Correo electrónico: suarez_adan@itf.org.uk

(Contactos en Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Guyana, Nicaragua, Perú, Trinidad y Tobago y Venezuela)



Mundo Árabe e Irán

En 2023, nuestros contactos consolidados en el Mundo Árabe e Irán continuaron brindando apoyo y asistencia en muchos casos ocurridos en la región.

Los salarios impagos, la denegación de asistencia médica y los obstáculos a la repatriación fueron una vez más los principales problemas a los que nos enfrentamos. A finales de diciembre habíamos gestionado 147 casos y recuperado más de 9,2 millones de USD en salarios adeudados a la gente de mar.

El abandono sigue en aumento en el Mundo Árabe y es de suma prioridad en los esfuerzos que realizamos en la región.

Asimismo, estamos ampliando el alcance de nuestra colaboración en la región, trabajando con un mayor número de autoridades portuarias y marítimas para garantizar los derechos de la gente de mar. Y estamos prestando asistencia a nuestros sindicatos afiliados mediante el programa de formación de la ITF, que incluye seminarios de sensibilización sindical y talleres sobre el MLC, la negociación colectiva y el bienestar de la gente de mar.

Contactar con el coordinador de la red BDC (Mundo Árabe e Irán):

Mohamed Arrachedi (España)

Correo electrónico: arrachedi_mohamed@itf.org.uk

(Contactos en Baréin, Egipto, Irak, Irán, Jordania, Kuwait, Líbano, Libia, Omán, Sudán, Túnez y Yemen. También ofrecemos asistencia en los EAU, Catar y Arabia Saudí).



África

En 2023 comenzamos a ampliar la red de África, empezando por Camerún, Togo y Guinea-Conakri, donde los contactos han demostrado un gran compromiso. Esto nos permitió obtener más de 162 000 USD en salarios adeudados, ayudar a la gente de mar que precisaba atención médica y prestar asistencia en la repatriación de gente de mar abandonada. Gracias a la cooperación con las autoridades portuarias y marítimas de Camerún y Benín, hemos empezado a reducir el número de casos de abandono, que disminuirá aún más cuando Camerún ratifique el MLC de 2006, para lo cual estamos haciendo campaña. Nuestra labor de protección y fomento de los derechos de la gente de mar también beneficiará a sus comunidades y economías locales.

Contactar con el coordinador de la red BDC (África):

Lucien Razafindraibe (Kenia)

Correo electrónico: razafindraibe_lucien@itf.org.uk

(Contactos en Benín, Camerún, Costa de Marfil, Gabón, Gambia, Guinea-Bisáu, Guinea-Conakri, Liberia, Sierra Leona y Togo)

Asia-Pacífico

En 2023, nuestra red estuvo al frente de los esfuerzos por abordar los problemas fundamentales de la gente de mar, como el aumento del número de casos de abandono, en particular en Singapur, Tailandia y Vietnam.

Nuestros contactos han mostrado un compromiso y una diligencia inquebrantables, trabajando denodadamente conmigo para proteger los derechos y el bienestar de la gente de mar ante la adversidad. Desde garantizar el suministro de provisiones a bordo hasta abogar por la repatriación, estos contactos han tenido un impacto notable. Continuaremos afrontando los desafíos y logrando un futuro mejor para toda la gente de mar a la que apoyamos.

Contactar con la coordinadora de la red BDC (Asia-Pacífico):

Sandra Bernal (Australia)

Correo electrónico: bernal_sandra@itf.org.uk

(Contactos en Bangladés, Camboya, Indonesia, Islas Salomón, Malasia, Myanmar, Pakistán, Papúa Nueva Guinea, Tailandia y Vietnam)

Conozca a inspectores que trabajan solos

En países donde solo hay un inspector o una inspectora de la ITF, esta persona tiene la responsabilidad exclusiva de responder a las quejas de la gente de mar en todos los puertos y aguas de ese país. Sería una tarea solitaria sin el apoyo de sus sindicatos y las autoridades marítimas locales, e intercambiar conocimientos, ideas y experiencias con otros inspectores e inspectoras de la red mundial de la ITF es una parte fundamental del trabajo. Presentamos aquí a seis de ellos



Andrey Chernov (Klaipeda, Lituania, Sindicato de Gente de Mar de Lituania) navegó por poco tiempo como encargado del comedor y cocinero antes de tomar la decisión de trabajar para su sindicato. Se licenció en Derecho y comenzó a trabajar en la tramitación de reclamos en 1999. En 2003 fue nombrado inspector de la ITF. También valoró la oportunidad de mejorar sus conocimientos y adquirir mayor experiencia trabajando con la Unidad de Acciones en la oficina central de la ITF en Londres.



Jaanus Kuiv (Tallin, Estonia, ESIU) fue oficial de cubierta y trabajó durante 11 años a bordo de ferris, alcanzando el rango de primer oficial. Fundó el ESIU en 1994 y fue nombrado inspector de la ITF en 2001. Esa experiencia le ha dado un gran conocimiento sobre la mejor manera de brindar a la gente de mar la ayuda necesaria.



Adrian Mihalcioiu (Constanza, Rumanía, Sindicato Libre de Gente de Mar de Rumanía/SLN) se graduó en la Academia Marítima de Constanza y trabajó durante diez años como oficial de cubierta y primer oficial en buques de carga seca y grandes buques cisterna. En 1992 comenzó a trabajar para su sindicato, primero como vicepresidente y posteriormente como organizador y encargado de la tramitación de reclamos, antes de pasar al cargo de presidente en 1994. Se convirtió en inspector de la ITF en 1996.



Vladimir Miladinov (Varna, Bulgaria, Federación de Sindicatos del Transporte de Bulgaria) trabajó durante ocho años como responsable sindical y organizador de campañas de su federación. Lleva casi nueve años trabajando solo y considera que la red de inspectores/as y coordinadores/as de la ITF le sirve de gran ayuda para resolver los casos de los que se ocupa. También agradece la asistencia inestimable que le brindan las administraciones marítimas locales.



Nataliya Yefrimenko (Odesa, Ucrania, Sindicato de Trabajadores del Transporte Marítimo de Ucrania) comenzó trabajando en su sindicato en 1997 como responsable administrativa antes de incorporarse al departamento de gente de mar, donde se ocupó de la tramitación de reclamos y la labor preparatoria para los convenios colectivos en buques BDC. Ha sido inspectora de la ITF desde 2005 y, como formadora sobre el MLC certificada por el Centro Internacional de Formación de la OIT, se encarga de capacitar a nuevos inspectores e inspectoras de la ITF.



Norbert Petrovskis (Riga, Letonia, Sindicato de Gente de Mar de la Flota Mercante de Letonia) fue marino durante 20 años y avanzó de encargado del comedor a capitán, principalmente en buques de enlace de carga rodada y portacontenedores. En mayo de 1996 fue nombrado inspector de la ITF a cargo de tres países bálticos — Letonia, Lituania y Estonia (estos dos últimos cuentan actualmente con sus propios inspectores) — y desde entonces se ha licenciado en Derecho para poder luchar mejor por los derechos de la gente de mar.

Rendición de cuentas sobre los derechos de la gente de mar en las cadenas de suministro

Kulsoom Jafri, responsable de campañas de las secciones de Gente de Mar y Navegación Interior de la ITF, anuncia dos importantes iniciativas de la federación para garantizar que las compañías cumplan sus responsabilidades morales y legales para con los derechos de la gente de mar que trabaja en sus cadenas de suministro

En el mar ocurren a diario violaciones flagrantes de los derechos humanos, como el impago o la retención de salarios, el abandono de buques o la imposición de seguir trabajando una vez vencido el contrato, situaciones que podrían dar lugar al trabajo forzoso.

La obligación de proteger los derechos humanos — la debida diligencia en materia de derechos humanos (DDDH) — es un aspecto relativamente nuevo de la debida diligencia empresarial. No cumplir con esta responsabilidad expone a las marcas al daño financiero y reputacional, dado que los consumidores valoran mucho el compromiso con las prácticas laborales éticas.

La actual inestabilidad política y la incertidumbre económica mundial plantean grandes desafíos para los fondos de pensiones y los administradores de activos mundiales, que tienen invertidos 55 billones de USD en los activos de fondos de pensiones gestionados hoy en día.

Las preguntas sobre lo que significa la inversión sostenible en relación con las cuestiones sociales, incluidos los derechos de la gente de mar y las repercusiones sobre los derechos humanos, han llevado a cambios en la reglamentación vigente en Europa, Asia y los EE. UU., así como a nuevas orientaciones y nuevos requisitos de notificación.

En virtud de las nuevas leyes introducidas en varios países, las compañías deben informar sobre los problemas relacionados con los derechos humanos que surjan en sus cadenas de suministro. Los sindicatos pueden proporcionar información sobre lo que realmente ocurre sobre el terreno en comparación con lo que la compañía afirma que hace.

La ITF es la única entidad que puede ofrecer un análisis de los abusos de los derechos humanos en el mar centrado en los trabajadores y las trabajadoras y basado en las leyes y las normas internacionales. Es por ello que la federación publicó en julio de 2023 la guía *Respecting the human rights of seafarers in global supply chains* (Respetar los derechos humanos de la gente de mar en las cadenas de suministro mundiales), dirigida a ayudar a las marcas y otros propietarios de cargas a cerciorarse de cumplir sus obligaciones de DDDH para con la gente de mar.



El acto de lanzamiento reunió a compañías mundiales con un volumen de negocios combinado de 166 000 millones de GBP con organizaciones no gubernamentales, organizaciones de derechos laborales y organizaciones sindicales internacionales.

La guía establece cuatro pasos que pueden dar las grandes marcas para cooperar con la ITF:

1. una reunión introductoria para fijar enfoques de DDDH centrados en los trabajadores y las trabajadoras en las cadenas de suministro del transporte y la logística;
2. la realización por parte de la ITF de una inspección de derechos con carácter confidencial para identificar los riesgos y los abusos contra los derechos humanos de la gente de mar a bordo de los buques que transportan mercancías;
3. un diálogo con la ITF sobre riesgos y mitigación;
4. un acuerdo de cooperación con la ITF para colaborar en la prevención y la subsanación de los abusos de los derechos humanos.

El 29 de marzo de 2023, la ITF firmó un acuerdo histórico con el importante grupo de moda TFG Brands London, propietario de marcas como Hobbs y Whistles, por el que la compañía cooperará para prevenir, mitigar y abordar los riesgos para los derechos humanos de los trabajadores y las trabajadoras del transporte en toda su cadena de suministro. El acuerdo abarca todas las operaciones de transporte de TFG, tanto directas como subcontratadas, e incluye al personal de transporte de cargas y almacenes.

La guía de la ITF puede leerse o descargarse en el siguiente enlace: rb.gy/ar82xs.

La ITF y los sindicatos intensifican sus esfuerzos por proteger al personal de ferris

La ITF y los sindicatos de gente de mar de Europa y el Reino Unido han intensificado los esfuerzos por detener la carrera hacia el abismo en el sector de ferris, señala **Steve Yandell**, coordinador adjunto de las secciones de Gente de Mar y Navegación Interior de la ITF

Los sindicatos de gente de mar logran una nueva ley en el Reino Unido

Tras el despido ilegal de 800 marinos y marineras a través de Zoom por parte de P&O Ferries en 2022, la presión ejercida y las campañas realizadas por Nautilus International y el Sindicato Nacional de Trabajadores Ferroviarios, Marítimos y del Transporte (RMT), afiliados a la ITF, tuvieron como consecuencia la promulgación de una nueva ley en el Reino Unido. La ley sobre los salarios de la gente de mar de 2023 (Seafarers Wages Act) cuenta con algunas protecciones limitadas para el pago del salario mínimo del Reino Unido en buques que hacen escala periódicamente en puertos del país.

Los sindicatos intensifican el activismo

A nivel más general, la ITF y sus afiliadas organizaron en junio de 2023 en Manila una Mesa Redonda sobre Ferris para ayudar a los representantes sindicales del sector a involucrarse más en la labor sindical de organización y campaña dirigida a mejorar las condiciones laborales en los transbordadores a escala mundial. El grupo de activistas presentes:

- aprendió cómo incrementar el poder sindical y fortalecer sus sindicatos;
- recibió más información sobre la ITF, las acciones de solidaridad mundial y la labor de campaña; y
- forjó vínculos a nivel internacional y compartió conocimientos, experiencias e ideas.

Las personas participantes convinieron en que la mejor forma de evitar despidos indiscriminados es alentar a la gente de mar a afiliarse a sindicatos, estar al tanto de las leyes y los reglamentos que afectan sus derechos y mantenerse informada sobre las actividades que pueden realizarse para hacer frente a las amenazas a sus puestos de trabajo.

Le falta fuerza al nuevo acuerdo sobre ferris

El nuevo acuerdo sobre transbordadores firmado por Francia y el Reino Unido el 24 de julio de 2023 introduce normas sobre el empleo y el bienestar de la gente de mar... pero son voluntarias.

La ITF y la Federación Europea de los Trabajadores del Transporte instan a los Gobiernos a realizar más esfuerzos para obligar a las compañías de ferris, los armadores y los agentes de contratación de tripulantes a cumplir lo estipulado en dicho acuerdo. Queremos que se apliquen normas obligatorias a todos los operadores de ferris en el canal de la Mancha, el mar de Irlanda y el mar del Norte a fin de erradicar las condiciones laborales deficientes y restablecer estándares, salarios y derechos decentes mediante una legislación y una negociación colectiva debidamente aplicadas.

Los cambios en la legislación británica no impedirían que una compañía naviera llevara a cabo prácticas de despido y contratación como las utilizadas por P&O Ferries, aunque tendría que pagar el salario mínimo del Reino Unido por el periodo en que el buque estuviera en aguas territoriales del país. Y a compañías como Irish Ferries y P&O Ferries aún se les permite operar, a pesar de no pagar el salario mínimo del Reino Unido o de Francia. ■

Programa mundial sobre ferris de la ITF

El programa pretende:

- mejorar la salud y la seguridad;
- garantizar que los propietarios y los operadores cumplan debidamente con sus responsabilidades en materia de seguridad;
- establecer una tarifa justa para diferentes rutas de ferri;
- lograr un convenio de la OIT sobre la navegación interior;
- formar a más mujeres para que trabajen en los servicios de cubierta y de máquinas.

¡Atención, amantes de la fotografía marítima!

Katie Higginbottom, directora del Fondo de Gente de Mar de la ITF, quiere saber de usted



El plazo para participar en el concurso de fotografía "Life at Sea" (La vida en el mar) de 2024 comienza el 25 de junio, Día de la Gente de Mar, y vence seis semanas más tarde, el 15 de agosto.

Las imágenes ganadoras se anunciarán el 26 de septiembre de 2024, coincidiendo con el Día Marítimo Mundial.

El concurso de fotografía del Fondo de Gente de Mar de la ITF celebra su quinto año. Nacido del deseo de mostrar la realidad del confinamiento durante la pandemia de COVID-19, cuando los países cerraron sus fronteras y la gente de mar mantuvo el mundo en movimiento, este concurso ha cobrado vida propia:

- El prestigioso Museo Marítimo Nacional de Greenwich, en Londres, acoge una exposición digital de las imágenes ganadoras de 2023, que estará abierta al público entre noviembre de 2023 y marzo de 2024.
- Hemos podido organizar exposiciones espectaculares en distintas partes del mundo, incluidos el Museo del USS Constitution (Boston), la Organización Marítima Internacional (Londres) y el Senado y el Departamento de Trabajadores Migrantes de Filipinas.
- Vea las fotos de nuestra gente de mar en el Museo Marítimo de Róterdam (de agosto a octubre de 2024), donde se expondrán las imágenes ganadoras de los concursos de fotografía del periodo 2020-2023 durante las jornadas portuarias mundiales de Róterdam y el Congreso del Consejo Internacional de Museos Marítimos.

También trabajamos arduamente para que sus imágenes lleguen a las personas influyentes de la industria y

“¿Michael Jackson? No. Soy yo intentando imitar sus pasos de baile y mantener el equilibrio mientras el balanceo del buque alcanza los 12 grados. Esto impide que me maree con el fuerte movimiento del buque. La foto fue tomada cuando nos encontrábamos a la deriva en Fremantle (Australia)”.

John Robert M. Maraño, cuya imagen “12 Degrees” (12 grados) obtuvo el primer premio en 2023

los reguladores y formuladores de políticas de las organizaciones internacionales. El objetivo es recordar al mundo la importancia fundamental de la gente de mar en el transporte de casi todo, contar sus historias y compartir sus reflexiones a través de fotos increíbles.

**Concurso “Life at Sea” de 2024:
inscripción abierta del 25 de junio
al 15 de agosto**

Primer premio: 1000 GBP
Segundo premio: 750 GBP
Tercer premio: 500 GBP



Anote las fechas en su agenda, visite <https://www.seafarerstrust.org/what-we-do/photo-competition-2023> y comparta sus fotos e historias sobre la vida en el mar.

Nueva aplicación de la ITF para hacer de los puertos lugares de trabajo más seguros

Los puertos son entornos notoriamente peligrosos, donde pierde la vida un número impactante de trabajadores y trabajadoras en accidentes laborales. **Steve Biggs**, auxiliar superior de la Sección Portuaria de la ITF, explica cómo un nuevo curso impartido a través de una aplicación contribuirá a que los puertos sean entornos laborales más seguros.

En los últimos 20 años se han registrado más de 700 muertes de personal portuario y gente de mar relacionadas con el trabajo. Proteger la salud y la seguridad de la fuerza laboral requiere un cambio cultural en la industria portuaria. También es preciso que los trabajadores y las trabajadoras tengan los conocimientos necesarios para cooperar de manera eficaz en la mejora de la salud y la seguridad portuarias con la gerencia y otras partes interesadas.

En respuesta a las solicitudes recibidas de sindicatos, la ITF y el Fondo de Gente de Mar de la ITF han colaborado para crear una herramienta en línea innovadora para el personal portuario.

La nueva aplicación sobre salud y seguridad en los puertos, OSHPorts, se lanzó en el Mundo Árabe en 2021 y ahora se ha ampliado a Latinoamérica y el Caribe. La aplicación contiene información valiosa sobre la salud y la seguridad en el trabajo, disponible en árabe, español, inglés y portugués.

Fue diseñada por expertos de la industria, con la contribución de sindicatos portuarios afiliados a la ITF, y cuenta con el apoyo del Centro Internacional de Formación de la Organización Internacional del Trabajo (CIF-OIT).

Ofrece un curso basado en las mejores prácticas e investigación de la industria, que abarca los aspectos fundamentales de la salud y la seguridad en el trabajo que revisten relevancia específica para el sector de los puertos.

El curso ha sido concebido para que los usuarios entiendan los riesgos relacionados con la salud y la seguridad en sus propios lugares de trabajo, teniendo también en cuenta el contexto nacional, regional e internacional.

La aplicación OSH Ports se divide en cinco módulos, que cada participante puede completar a su propio ritmo:

- Módulo 1: Introducción a la aplicación
- Módulo 2: Cómo y por qué salen mal las cosas
- Módulo 3: Identificación de peligros y evaluación de riesgos
- Módulo 4: Cómo controlar el riesgo
- Módulo 5: Información y comunicación

Al final de cada módulo debe superarse una breve evaluación para poder pasar al siguiente. Cuando se hayan completado los cinco módulos, puede realizarse una evaluación final dentro de la aplicación o en el sitio web para recibir un certificado de finalización del curso respaldado por el CIF-OIT.

Los trabajadores y las trabajadoras pueden estudiar de forma independiente o en grupos en el lugar de trabajo. Hay disponible un manual para formadores, junto con materiales promocionales sobre el curso.

La siguiente etapa será impartir presencialmente el curso de formación de formadores a lo largo de las regiones de Latinoamérica y el Caribe y el Mundo Árabe. Algunas personas regresarán a sus lugares de trabajo y formarán a cientos de trabajadores y trabajadoras que utilizarán la aplicación.

El objetivo final es reducir el número de lesiones y muertes y lograr una mayor participación del personal en todas las actividades relacionadas con la salud y la seguridad en los puertos. ■

Descargue la aplicación a través de Google Play, App Store o el sitio web www.oshports.org.



Impulso para las inspecciones de buques pesqueros

Otros diez inspectores de la ITF han recibido formación para inspeccionar buques pesqueros a fin de promover la seguridad y el trabajo decente en el sector, informa **Rossen Karavatchev**, coordinador de la Sección de Pesca de la ITF

En un taller de tres días de duración celebrado por la Red de Apoyo a la Pesca del Cuerpo de Inspectores/as de la ITF en Bangkok (Tailandia) en octubre de 2023, los inspectores y las inspectoras de la ITF recientemente seleccionados aprendieron cómo brindar apoyo a pescadores abandonados, no remunerados o con otro tipo de problemas a bordo de buques pesqueros en todo el mundo mediante la aplicación de las normas internacionales, los procedimientos de la ITF y la operación y los procedimientos de la red.

Las personas participantes coincidieron en que la ITF debe hacer campaña a favor de la provisión de acceso gratuito a Internet para el personal de buques pesqueros y negociar convenios colectivos aprobados por la ITF o equivalentes que abarquen estos buques.

La ITF comenzó a impartir formación sobre la inspección de buques pesqueros en 2010. En la actualidad hay 15 integrantes del Cuerpo de Inspectores/as de la ITF —y muchos más contactos de la federación— que brindan apoyo al personal pesquero en peligro. En 2023 llevaron a cabo más de 100 inspecciones de buques pesqueros. ■

Si trabaja en un buque pesquero y necesita ayuda, escribanos a la dirección fishsupport@itf.org.uk.

Sindicatos pesqueros de África occidental luchan por derechos acordados

Una campaña coordinada por sindicatos pesqueros en Senegal y Costa de Marfil intenta obligar a los propietarios españoles y franceses de atuneros a cumplir con lo prometido en los acuerdos concertados con la UE. Nos lo explica **Michael O'Brien**, experto en pesca de la ITF

Los acuerdos de colaboración de pesca sostenible de la UE prometen que los pescadores y las pescadoras empleados localmente recibirán al menos el salario mínimo mensual estipulado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) para la gente de mar a nivel mundial, que actualmente asciende a 658 USD. Pero la realidad es que los pescadores de África occidental suelen recibir alrededor de la tercera parte de ese monto.

En junio de 2023, el personal pesquero reclamó justicia mediante una gran huelga de cuatro días en más de 60 buques de tamaño industrial en toda África.

Los armadores europeos afirman que ya cumplen ese mínimo establecido por la OIT. El verdadero problema radica en las actividades que realizan los agentes locales contratados por dichos armadores. Estos agentes se encargan tanto de la contratación de pescadores como de la gestión de su nómina en nombre de los empleadores, de lo cual solo puede deducirse que están quedándose ilícitamente con una parte de los salarios.

El desempeño de las autoridades laborales y marítimas locales de Costa de Marfil y Senegal en la disputa ha dejado mucho que desear. Intervinieron para poner fin a la huelga y, desde entonces, han supervisado un proceso de negociación sumamente defectuoso entre los agentes locales y los sindicatos. Esto ha propiciado un acuerdo provisional en el que los empleadores se han comprometido a pagar tan solo el 57% del mínimo establecido por la OIT para la gente de mar.

La ITF y la Federación Europea de los Trabajadores del Transporte (ETF) han denunciado este escándalo directamente ante la Comisión Europea y Europêche, grupo europeo de empleadores de pesca. Junto con nuestras afiliadas de Francia, España y África occidental, hemos exigido que Europêche dialogue directamente con nosotros para concertar convenios colectivos aprobados por la ITF. ■



FEDERACIÓN
INTERNACIONAL
DE LOS TRABAJADORES
DEL TRANSPORTE

Instamos a la gente de mar a hacer de la ITF su puerto de escala diario para obtener información y asesoramiento

Aplicaciones gratuitas de la ITF, disponibles tanto para dispositivos Android como iOS

Descárguelas de su tienda de aplicaciones o de <https://www.itfseafarers.org/es/look-up/aplicaciones-de-itf-seafarer-para-celulares-y-tabletas>.



ITF Seafarers

- Averigüe si su buque está cubierto por un acuerdo de la ITF
- Descubra dónde obtener ayuda en una crisis
- Póngase en contacto con la ITF
- Encuentre a un inspector o una inspectora o un sindicato marítimo de la ITF
- Encuentre información y asesoramiento sobre salud y bienestar

Redes sociales de la ITF

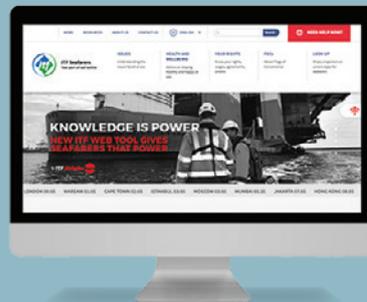


- Manténgase al tanto de las últimas noticias y dé su opinión utilizando #itfseafarers en www.facebook.com/ITFseafarerssupport y X.

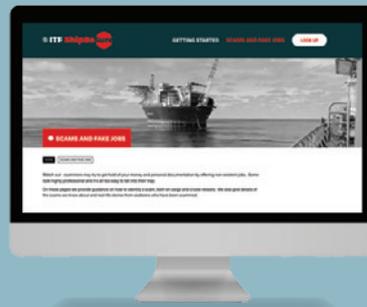


- Síguenos en www.instagram.com/ITFseafarerssupport

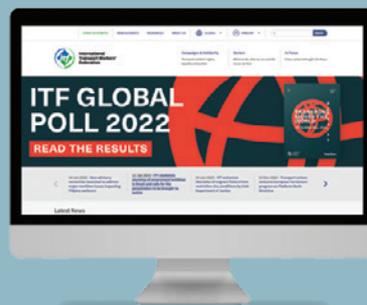
Sitios web de la ITF



www.itfseafarers.org: Conozca sus derechos y cómo el Cuerpo de Inspectores/a de la ITF proporciona asistencia en el mar y en puerto en nuestro sitio web especializado para gente de mar



www.itfshipbesure.org: Encuentre todo lo que debe saber si busca empleo, incluidas las estafas actuales



www.itfglobal.org: Siga las novedades que afectan a los trabajadores y trabajadoras y a sus sindicatos afiliados a la ITF